

PENGUSAHA PERAHU TAMBANG DI BANDARAYA KUCHING:
SATU KAJIAN TERHADAP STATUS SOSIOEKONOMI

OLEH:

DAYANG FARIDAH BINTI ABANG BOHARI
NO. MATRIK: 57107

LATIHAN ILMIAH
BAGI MEMENUHI SEBAHAGIAN DARIPADA
SYARAT-SYARAT UNTUK MENDAPAT IJAZAH
SARJANA MUDA SASTERA

JABATAN ANTROPOLOGI DAN SOSIOLOGI
UNIVERSITI MALAYA
KUALA LUMPUR

SESI 1991/92

PENGHARGAAN

Di ruangan dan kesempatan yang ada ini, saya ingin merakamkan ucapan terima kasih dan setinggi-tinggi penghargaan kepada semua pihak yang telah terlibat dalam membantu saya untuk menyiapkan latihan ilmiah ini. Saya benar-benar berhutang budi kepada mereka.

Terlebih dahulu, terima kasih yang tidak terhingga diucapkan kepada Dr. Muhammad Ikmal Said yang telah sudi menjadi penyelia saya dan yang telah mencurahkan tenaga dan masa untuk berbincang dan menyemak penulisan kajian ini. Sesungguhnya segala nasihat, bimbingan, tunjuk-ajar serta tegur-teguran beliau merupakan perkara yang sungguh berharga dalam usaha menyiapkan kajian ini.

Penghargaan juga saya tujukan kepada pelbagai pihak di Kuching dan di Kota Samarahan yang telah memberi kerjasama dan bantuan yang diperlukan. Di antara pihak-pihak itu termasuklah Pejabat Daerah Kuching, Pejabat Daerah Samarahan, Jabatan Laut Sarawak dan Perpustakaan Negeri Sarawak. Terima kasih juga kepada para responden kerana kesudian mereka memberi keterangan-keterangan untuk kajian ini.

Akhir^{ya}nya, saya ingin mengucapkan ribuan terima kasih kepada ayah saya dan Hajjah yang telah banyak membantu saya semasa menjalankan kajian dan tidak lupa juga kepada Kak Katijah yang telah menaip penulisan ini.

Dayang Faridah Abang Bohari
Jabatan Antropologi dan Sosiologi
Universiti Malaya
Kuala Lumpur
31 Januari 1992

SINOPSIS

Kajian ini merupakan satu percubaan untuk memaparkan kedudukan sosioekonomi penambang-penambang dan keadaan pekerjaan menambang di Bandaraya Kuching, Sarawak. Untuk mendapat satu profil latarbelakang sosioekonomi penambang-penambang, data yang diperolehi daripads 20 orang responden telah dianalisa.

Bab Satu adalah sebagai pengenalan yang juga merangkumi tujuan dan kepentingan kajian, bidang, kaedah dan masalah kajian.

Bab Kedua memberi tumpuan kepada kegiatan menambang di Bandaraya Kuching dari segi sejarah, kawasan kegiatan ini dilakukan dan kedudukan pekerjaan ini sekarang.

Bab Ketiga membicarakan berbagai aspek mengenai latarbelakang responden yang dikaji.

Bab Keempat menerangkan menambang sebagai satu pekerjaan dengan melihat etika kerja penambang-penambang serta aspek yang berkait dengan kerja menambang.

Bab Kelima merupakan penutup dan saranan yang dikemukakan bagi membaiki nasib dan masa depan penambang.

KANDUNGAN

	<u>Halaman</u>
DEDIKASI	ii
SINOPSIS	iii
PENGHARGAAN	iv
DAFTAR KANDUNGAN	v
SENARAI JADUAL	vii
SENARAI PETA	viii
SENARAI GAMBAR-GAMBAR	ix
 BAB I : PENGENALAN	 1 - 10
1.1 Latarbelakang Kajian	
1.2 Objektif dan Kepentingan Kajian	
1.3 Bidang Kajian	
1.4 Metode Kajian	
1.5 Masalah Kajian	
 BAB II : PERKHIDMATAN MENAMBANG DI BANDARAYA KUCHING	 11 - 18
2.0 Pengenalan	
2.1 Definisi Perkhidmatan	
2.2 Sejarah Kegiatan Menambang	
2.3 Kawasan Menambang	
2.4 Kedudukan Pekerjaan Manambang Kini	
2.5 Penambang di Bandaraya Kuching	

	<u>Halaman</u>
BAB III: LATARBELAKANG PENAMBANG-PENAMBANG	19 - 36
3.0 Pengenalan	
3.1 Asal-Usul Geografi	
3.2 Kumpulan Umur dan Status Perkahwinan	
3.2.1 Taraf Pelajaran	
3.3 Jangkamasa Menjadi Penambang	
3.3.1 Kerja Yang Dilakukan Sebelum Menambang	
3.3.2 Sebab Memilih Menjadi Penambang	
3.4 Pemilikan Harta dan Tanah	
3.5 Simpanan dan Hutang Piutang	
BAB IV : PENAMBANG SEBAGAI GOLONGAN PEKERJA	37 - 50
4.0 Pengenalan	
4.1 Organisasi Menambang	
4.2 Masa Bekerja	
4.3 Tambang dan Pendapatan	
4.4 Masalah-Masalah Semasa Menjalankan Tugas	
BAB V : PENUTUP DAN SARANAN	51 - 56
BIBLIOGRAFI	57 - 59
LAMPIRAN 1	
LAMPIRAN 2	

SENARAI JADUAL

	<u>Halaman</u>
Jadual 3.1 : Taburan Penambang Mengikut Peringkat Umur	21
Jadual 3.2 : Latarbelakang Pendidikan Responden Mengikut Kumpulan Umur	23
Jadual 3.3 : Jangkamasa Lama Menjadi Penambang Mengikut Kumpulan Umur	26
Jadual 3.4 : Penambang Yang Sudah Bekerja Sebelumnya Mengikut Jenis Pekerjaan	27
Jadual 3.5 : Pemilikan Rumah, Perahu Tambang, Tanah dan Kebun	32
Jadual 3.6 : Pendapatan Harian Penambang - Berdasar 4 Kes	45

SENARAI PETA

	<u>Halaman</u>
PETA 1 : Kedudukan Kuching, Sarawak	ix
PETA 2 : Daerah Samarahan	xi
PETA 3 : Bandar Kuching	xii

SENARAI GAMBAR-GAMBAR

- Gambar 1 : Perahu Tambang
- Gambar 2 : Penambang Sedang Menunggu Penumpang
- Gambar 3 : Penambang Sedang Berehat Sementara
Menunggu Giliran Mengambil Penumpang
- Gambar 4 : Penambang Sedang Membawa Penumpang
Ke Pengkalan Sapi
- Gambar 5 : Penumpang Sedang Memasuki Perahu
Tambang di Pengkalan Batu
- Gambar 6 : Perahu-Perahu Tambang di Hadapan
Pengkalan Batu

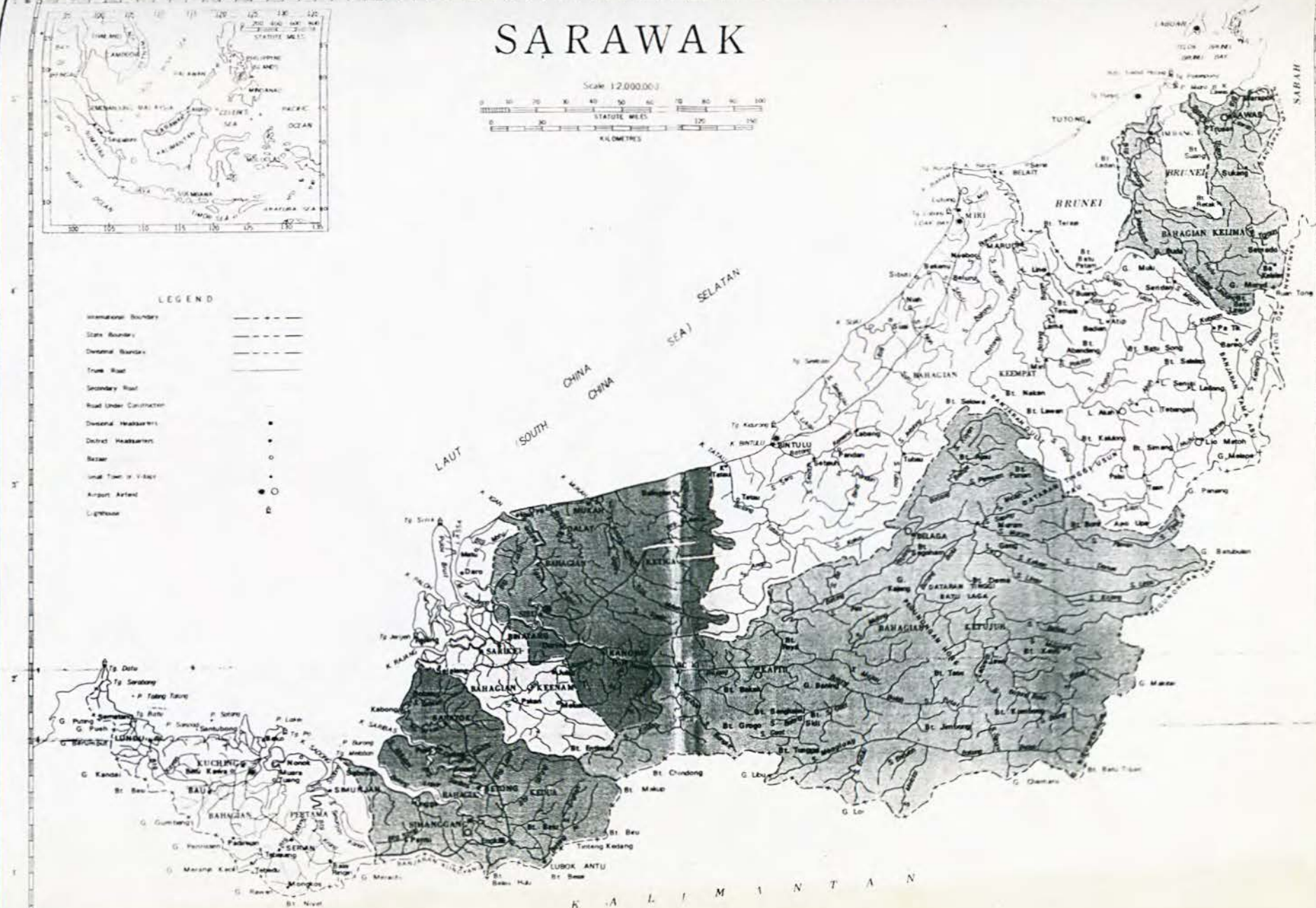
SARAWAK

Scale 1:2,000,000
 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
 STATUTE MILES
 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
 KILOMETRES

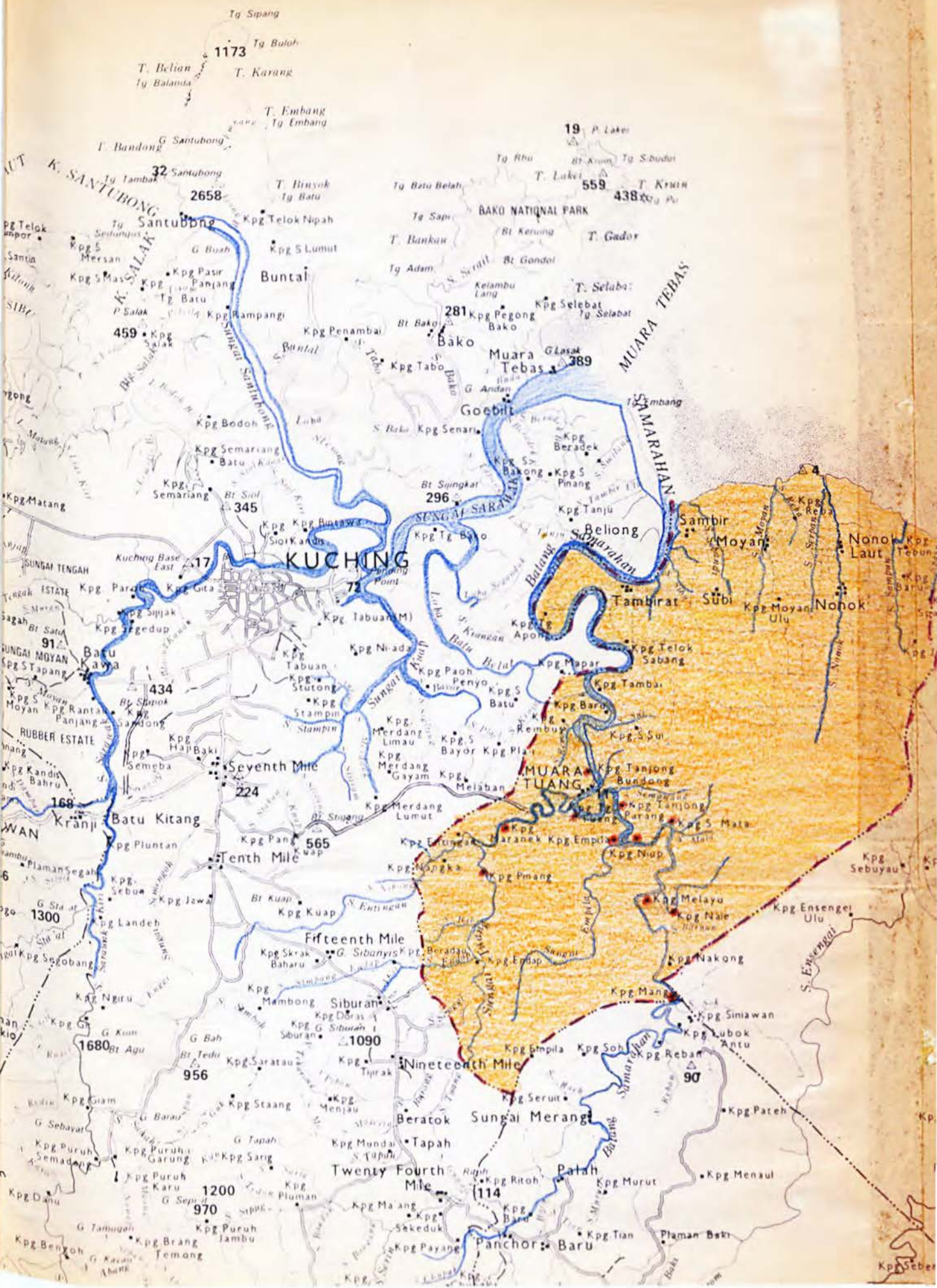


LEGEND

- International Boundary ————
- State Boundary ————
- Divisional Boundary ————
- Trunk Road ————
- Secondary Road ————
- Road Under Construction ————
- Divisional Headquarters —●—
- District Headquarters —●—
- Bazaar —○—
- Small Town or Village —●—
- Airport Aerial —●○—
- Lighthouse —●—



PETA 2: Daerah Samarahan



ROAD MAP OF KUCHING TOWN

Metres 500 250 125 1 Kilometres

(SEE REVERSE FOR LARGE SCALE MAP)

SARAWAK

SINGAPORE

Penang

Malacca

Sumatra

Java

Batavia

Sourabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

Pekanbaru

Semarang

Surabaya

Bandjonegara

Medan

BAB I

PENGENALAN

1.1 Latarbelakang

Sesiapa yang pernah melawat Bandaraya Kuching pastinya tidak akan lupa pemandangan di Sungai Sarawak yang sibuk dengan perahu-perahu tambang mengambil dan menghantar penumpang. Sungai Sarawak sememangnya memainkan peranan yang penting bagi penduduk tempatan terutamanya dari segi pengangkutan. Tidak hairanlah mengapa pengangkutan air ini menjadi begitu popular dan mustahak dalam kehidupan seharian mereka.

Perahu tambang merupakan sejenis pengangkutan air tradisional yang masih digemari di kalangan penduduk tempatan di setengah-setengah tempat di Sarawak. Pengangkutan jenis ini biasanya digunakan di kawasan dan perkampungan yang berhampiran dengan sungai-sungai besar dan di mana kemudahan jalanraya dan jambatan tidak atau belum mencukupi. Di Kuching misalnya, perahu tambang ini masih digunakan untuk mengangkut barang dan membawa penumpang berulang alik di antara pusat bandar dengan kampung-kampung di seberang Sungai Sarawak. Jadi, selain bas dan teksi, perahu tambang berperanan sebagai sejenis pengangkutan awam yang penting di Bandaraya Kuching. Bagi golongan yang mengusaha perahu tambang, menambang merupakan cara mereka mendapat rezeki.

Para pengusaha perkhidmatan perahu tambang ini dikenali sebagai penambang. Dalam susunlapis sosial mereka tergolong sama

dalam kumpulan "peasants", nelayan dan buruh kasar kerana mereka adalah golongan pekerja berpendapatan rendah dan miskin. Walaupun demikian, peranan mereka adalah lebih penting dari kumpulan-kumpulan lain tadi kerana mereka amat diperlukan untuk perhubungan. Menjalankan kerja ini tidak semudah yang kita lihat. Bagi orang yang tidak biasa, perahu-perahu mungkin pecah berlanggar di antara satu dengan lain terutama semasa sampai di pengkalan. Lagipun mereka mempunyai tanggungjawab yang berat terhadap keselamatan nyawa penumpang terutama kanak-kanak sekolah. Oleh itu wajarlah sekiranya mereka ini diberi perhatian untuk membantu meningkatkan taraf hidup mereka. Menurut perangkaan dari Jabatan Laut Sarawak dari tahun 1980 hingga 1985 sejumlah 484 orang penambang telah didaftarkan.

Komuniti penambang yang beroperasi di pengkalan-pengkalan di tebing Sungai Sarawak di Bandaraya Kuching tergolong ke dalam 2 kumpulan. Kumpulan pertama adalah penambang-penambang yang memang berasal dan menetap di Kuching. Manakala kumpulan kedua terdiri daripada penambang-penambang yang berasal dan menetap di luar bandar. Perbezaan kedua-dua golongan penambang ini ialah penambang dari Kuching menambang secara sepenuh masa manakala penambang dari luar bandar menambang secara sambilan sahaja. Golongan dari luar bandar ini lebih ramai bilangannya daripada golongan penambang Kuching.

Golongan penambang boleh dianggap sebagai 1 golongan "peasant" seperti yang dibincangkan oleh Firth.¹ Firth mendefinisikan

¹Firth, Raymond, The Peasantry of South East Asia, International Affairs, 1965.

"peasant" sebagai "... a countryman - a man engaged in rural pursuits, primarily agriculture, with a comparatively simple technology and a special interest in the land he works. In South East Asia one may extend the application of the term to cover the majority of fisherman and even village craftsmen, too. They are of the same social class as the agriculturalists, and often members of the same families. As occupational groups, they may even be separable only in theory, since many a peasant farmer is also a fisherman or craftsman by turns, as his seasonal cycle or his cash needs influence him." Menurut Firth lagi, "... it is not necessary then to restrict the term "peasant" only to those people who cultivate the soil, and as owners. It can usefully include other "countryman" also who share the social life and values of the cultivators, so that we can speak not only of peasant agriculturalists but also of peasant fisherman, peasant craftsmen and peasant marketers, if they are part of the same social system."

Berdasarkan perbincangan Firth ini, golongan penambang boleh dimasukkan ke dalam golongan "peasant" kerana mereka mempunyai ciri-ciri yang sama dengan "peasants". Pertama, kemahiran untuk mendayung perahu tambang hanya memerlukan teknologi yang "simple". Kedua, pendapatan adalah rendah dan ketiga, mereka menambang kerana keperluan kewangan. Cuma yang berbeza ialah punca pendapatan penambang datangnya dari sungai dan bukan dari tanah.

1.2 Objektif dan Kepentingan Kajian

Kajian ini bertujuan untuk mendapat ukuran sebenar tentang taraf sosio-ekonomi golongan yang membawa perahu tambang ini. Di antara aspek-aspek ekonomi yang dikaji merangkumi soal-soal seperti pendapatan, simpanan dan pemilikan harta seperti tanah dan harta-harta lain yang berharga.

Kerja mendayung perahu tambang bukannya mudah, malah ianya memenat dan meleletihkan, apatah lagi apabila perahu yang didayung itu sarat dengan muatan selain berhadapan dengan arus sungai yang deras. Pekerjaan ini menggunakan tenaga empat kerat dan memerlukan kekuatan tenaga fizikal. Golongan pengusaha perahu tambang ini dikenali sebagai "penambang" atau "orang tambang". Tidak banyak yang diketahui tentang keadaan pekerjaan ini dan latarbelakang serta asal-usul golongan ini.

Ini merupakan matlamat penyelidikan ini seterusnya iaitu untuk mendapat penjelasan tentang keadaan kerja mereka dan masalah-masalah mereka semasa bekerja, selain mendapat data-data menyeluruh mengenai kumpulan umur, latarbelakang pendidikan, tempat asal dan pekerjaan mereka pada masa lalu.

Kajian ini juga bertujuan untuk mengetahui sikap dan pandangan mereka dalam perkara-perkara seperti pendapatan, simpanan dan keadaan hidup mereka.

Pengkaji memilih penambang-penambang sebagai bidang kajian kerana bersimpati dengan keadaan mereka yang tidak mendapat perhatian

dari pihak-pihak yang berkenaan, walaupun penghidupan mereka sama taraf dengan kehidupan petani-petani miskin yang kini telahpun diberi perhatian. Dilihat dari segi gaya hidup mereka yang simpel, pendapatan yang rendah dan bilangan anggota keluarga yang ramai, pengkaji mendapati mereka juga adalah satu golongan "peasant" (Firth, 1964: 17). Seperti mana golongan-golongan "peasant" yang lain seperti golongan nelayan, dan penanam padi, golongan penambang juga perlukan campur tangan kerajaan kerana mereka tidak dapat membaiki taraf hidup mereka dengan sendiri berdasarkan beberapa kelemahan yang ada.

Tambahan pula, golongan ini terdiri daripada kaum Melayu yang berhak mendapat perhatian istimewa. Di samping itu, sumbangan mereka amatlah besar dalam ertikata mereka telah menyediakan suatu perkhidmatan pengangkutan awam.

1.3 Bidang Kajian

Pengkaji telah menjalankan kajian di sepanjang tebing Sungai Sarawak di Bandaraya Kuching, ibu negeri Sarawak.

Bandaraya Kuching terletak di bawah Daerah Kuching dan ianya adalah dalam Bahagian Pertama Sarawak. Ibu negeri ini terletak di tepi sungai iaitu Sungai Sarawak. Sungai ini memisahkan pusat bandar dengan kawasan-kawasan lain. Keadaan geografi yang sedemikian menyebabkan penduduknya memerlukan sejenis pengangkutan air yang boleh membawa mereka berulang alik menyeberangi sungai.

Dengan demikian, perkhidmatan perahu tambang ini memenuhi kehendak dan keperluan penduduk. Peranan perahu tambang menjadi lebih penting kerana ramai penduduk yang tinggal di seberang pusat bandar bekerja dan bersekolah di pusat bandar, tambahan pula pusat perniagaan adalah di pusat bandar. Kerajaan Negeri Sarawak telah membina sebuah jambatan pada tahun 1975 untuk menghubungkan pusat bandar dengan kawasan-kawasan di seberangnya. Namun penduduk di situ masih memilih perahu tambang untuk ke seberang kerana ianya lebih murah dan lebih cepat berbanding dengan pengangkutan darat melalui jambatan tersebut.

Pemilihan Bandaraya Kuching oleh pengkaji sebagai tempat kajian ini berdasarkan beberapa faktor; pertama, perkhidmatan perahu tambang paling banyak beroperasi di Bandaraya Kuching dan di sinilah terdapatnya banyak perahu tambang. Kedua, peranan perahu tambang sebagai satu bentuk pengangkutan awam yang penting masih lagi boleh dilihat dengan jelas. Ketiga, pengkaji tinggal di Kuching dan secara tidak langsung, ini dapat mengurangkan kos-kos yang berkaitan dengan kajian.

1.4 Metode Kajian

Beberapa teknik dan kaedah yang lazim digunakan dalam penyelidikan sosial telah digunakan oleh pengkaji dalam usaha mengumpul data dan maklumat untuk keperluan kajian ini. Pengkaji telah menggunakan kaedah dan cara berikut iaitu:

- i) Soalselidik

- ii) Temubual
- iii) Pemerhatian

Soal selidik disediakan bagi memudahkan kajian dan mendapat data. Dalam mengumpul data melalui teknik ini, pengkaji telah bertembual dengan responden-responden untuk mengemukakan soalan-soalan yang disediakan. Pengkaji juga mengisi sendiri borang-borang soal selidik semasa bertanyakan soalan-soalan tersebut.

Teknik ini disokong pula oleh kaedah temuramah yang tidak formal. Responden-responden dipilih secara rawak. Pengkaji telah menggunakan sampel rawak berlapis. Sampel rawak berlapis adalah "suatu sampel yang diambil dengan mengasingkan dahulu unsur-unsur asas dalam populasi kepada kumpulan-kumpulan yang tidak bertindih, yang tiap-tiap satunya dinamakan lapisan, dan kemudian mencabut satu sampel rawak mudah dari tiap-tiap lapisan."²

Pengkaji menggunakan sampel jenis ini kerana golongan penambang terdiri daripada 2 kumpulan iaitu dari Kuching dan dari Samarahan. Dua puluh orang penambang telah dipilih sebagai responden di mana 8 orang adalah penambang Kuching dan 12 orang adalah penambang Samarahan. Bilangan mereka ini didasarkan kepada kadar bilangan keseluruhan mereka. Hanya 8 orang penambang Kuching dipilih kerana mereka mewakili 37% daripada jumlah keseluruhan populasi penambang. Manakala 12 orang penambang Samarahan mewakili 63% jumlah besar mereka. Ini dinamakan persampelan berkadar.

² Ahmad Mahdzan Ayob, Kaedah Penyelidikan Sosioekonomi Suatu Pengenalan Dewan Bahasa dan Pustaka, Kuala Lumpur, 1985, hal. 90.

Pengkaji telah menemubual penambang-penambang yang sedang berehat menunggu giliran mereka mengambil penumpang. Temubual telah dibuat di dalam perahu-perahu tambang responden ataupun di pengkalan-pengkalan semasa mereka berehat. Ini adalah kerana pengkaji sebolehnya yang mungkin tidak mahu mengganggu responden yang sedang bekerja.

Pemerhatian pula bertujuan untuk mendapatkan data tambahan yang berkaitan dengan kajian, terutamanya mengenai butir-butir yang tidak diliputi oleh soalan berstruktur. Di antaranya termasuk keadaan kawasan kediaman, bentuk dan keluasan rumah. Kaedah pemerhatian juga digunakan untuk memahami dengan lebih jelas cara responden bekerja dan keadaan kerja golongan ini.

Penyelidik juga telah mengguna teknik perpustakaan. Kajian perpustakaan melibatkan tinjauan ke atas penulisan sebelum ini. Pengkaji telah merujuk dan meneliti penulisan dan karya berkenaan keadaan sosio-ekonomi golongan miskin lain misalnya penarik beca. Rujukan perpustakaan amat penting sebagai "guide-line".

Di antara karya-karya lepas yang diteliti ialah oleh Othman Muda (1977), Sabri Zainuddin Zainal (1983) dan Amran Che Amat (1988). Pada dasarnya, kajian ini adalah sama dengan penulisan-penulisan tersebut, di mana tumpuan adalah kepada bidang ekonomi.

1.5 Masalah-Masalah Kajian

Masalah-masalah kajian boleh dibahagi kepada 2 iaitu:

- (i) Masalah-masalah sebelum menjalankan kerja lapangan
- (ii) Masalah-masalah semasa menjalankan kerja lapangan

Sebelum memulakan kerja lapangan, pengkaji telah membuat rujukan di perpustakaan untuk mendapatkan data sekunder dari bahan-bahan tulisan yang boleh membantu penyelidikan. Pengkaji mendapati tiada kajian yang pernah dibuat ke atas golongan penambang di Kuching ini terutamanya dari segi taraf sosio-ekonomi mereka. Lagipun tidak banyak karya-karya mengenai tajuk ini dibuat; yang ada cuma berbentuk rencana-rencana pendek yang skopnya tidak menyeluruh. Jadi kesukaran untuk mendapatkan bahan-bahan yang berkenaan dengan golongan ini untuk data sekunder merupakan masalah pengkaji.

Syak wasangka merupakan masalah pertama yang perlu diatasi oleh pengkaji semasa menjalankan kerja lapangan. Keadaan ini membuatkan kebanyakan responden merasa bimbang dan ragu-ragu untuk bekerjasama dalam memberi sebarang maklumat dan data. Ini kerana mereka tidak kenal siapa pengkaji. Secara kebetulan pula, semasa pengkaji memulakan kerja lapangan, Jabatan Laut Sarawak telah mengadakan satu operasi memeriksa lesen perahu tambang, bot laju dan perahu panjang di sepanjang Sungai Sarawak. Oleh itu, ramai responden menganggap pengkaji sebagai seorang pegawai Jabatan berkenaan yang mahu memeriksa lesen mereka. Malah semasa pengkaji sedang bertemubual dengan seorang responden, beberapa orang penambang datang untuk membayar lesen-lesen mereka.

Pendidikan rendah menyebabkan ramai responden kurang memahami objektif sebenar pengkaji menjalankan kajian. Oleh itu, kajian ini bagi mereka tidak memberi apa-apa faedah sehingga ada yang beranggapan yang pengkaji hanya mengganggu mereka bekerja.

Dalam hal ini, surat daripada Jabatan tidak memberi apa-apa makna kerana hampir kesemuanya tidak boleh membaca. Penerangan yang lanjut terpaksa diberikan terlebih dahulu bagi meyakinkan responden. Setelah diberi penjelasan dan penerangan mengenai siapa pengkaji dan objektif kajian barulah mereka memberi kerjasama.

Terdapat kesukaran-kesukaran untuk memberi jawapan dari sebilangan kecil responden apabila ditanya pendapat mereka terhadap perkara-perkara tertentu. Mereka tidak boleh memberi angka atau jumlah yang tepat mengenai pendapatan dalam sehari atau berapa kali mereka berulang-alik membawa penumpang dalam sehari. Jawapan yang diberi ialah "Tidak tentu, ikut keadaan". Oleh yang demikian, pengkaji terpaksa mengguna teknik semak-silang atau menyoal soalan "indirect" di mana tanpa kesedaran responden, mereka telah memberi maklumat yang dikehendaki.

Temuramah memakan masa yang lama, bilamana para responden berbual mengenai perkara yang tidak bersangkutan dengan objektif dan persoalan pengkaji. Demi menjaga hati mereka, mahu tidak mahu, pengkaji mendengar segala jawapan yang diberikan. Akan tetapi kadangkala terdapat maklumat yang diberikan berguna dari aspek lain dan membantu menambahkan pengetahuan tentang kehidupan dan kerja para pengusaha perahu tambang.

BAB II

PERKHIDMATAN PENAMBANG DI BANDARAYA KUCHING

2.0 Pengenalan

Dalam bab ini saya akan bicara tentang perkhidmatan yang diberi oleh penambang bermula dengan latarbelakang sejarah perkhidmatan perahu tambang di Bandaraya Kuching. Turut dibincangkan ialah kawasan kegiatan menambang ini dijalankan, kedudukan pekerjaan menambang masa kini dan sedikit sebanyak mengenai penambang.

2.1 Definisi Perkhidmatan

The Advanced Learners' Dictionary of Current English mendefinisikan "service" atau perkhidmatan sebagai "a system or arrangement that supplies public needs, especially for community" iaitu tujuan perkhidmatan diadakan adalah untuk memenuhi permintaan orang ramai. Bagaimanapun definisi perkhidmatan yang diberi dalam Webster Unified Dictionary and Encyclopaedia pula menekankan aspek ekonomi; "Service is performance work done for another for hire".

Daripada kedua-dua definisi ini dapatlah dikatakan bahawa tujuan perkhidmatan adalah sebagai memenuhi permintaan orang-orang lain dengan bermotifkan ekonomi. Sebagai alat perhubungan ia penting bagi penduduk untuk menyambung mereka dengan pusat bandar. Tanpa perkhidmatan penambang, penduduk terpaksa mengadakan kenderaan mereka sendiri untuk menyeberangi sungai.

'Menambang' mempunyai erti membawa penumpang dari satu tempat ke satu tempat lain yang dipisahkan oleh air atau lebih senang sampai perjalanan melalui jalan air dengan tujuan mendapatkan upahan yang tetap.

Berdasar definisi yang dibentangkan bolehlah kita mengemukakan konsep perkhidmatan penambang sebagai satu perusahaan yang dilakukan oleh seseorang individu dengan menggunakan sebuah perahu tambang samada didayung atau berjentera. Seorang penambang tidak terikat di antara satu sama lain. Tiap-tiap seorang berhak menjalankan kerja selama ia suka. Dalam pada itu mereka dikehendaki mengikut giliran bila menerima penumpang.

2.2 Sejarah Kegiatan Perahu Tambang

Perahu tambang telah wujud sejak zaman pemerintahan Brooke lagi. Ini adalah kerana pada waktu dulu tidak terdapat kemudahan pengangkutan lain selain pengangkutan melalui sungai sahaja. Tidak kedapatan jambatan dan jalanraya yang besar dan baik yang menghubungkan bandar Kuching dengan kampung-kampung di seberang Sungai Sarawak. Oleh demikian, penduduk-penduduk tempatan terutama yang tinggal berhampiran tebing Sungai Sarawak memerlukan perkhidmatan perahu tambang untuk berulang-alik menyeberangi sungai tersebut.

Kegiatan perahu tambang ini telahpun dijalankan dari tahun 1902 hinggalah sekarang ini. Ianya dimiliki oleh masyarakat Melayu yang kebanyakannya tinggal di kampung-kampung di sepanjang tebing Sungai Sarawak. Dari tahun 1902 sehingga tahun 1918 perahu tambang

diusahakan secara berkayuh iaitu dengan menggunakan hanya satu pengayuh besar sahaja.

Dari tahun 1918 perahu tambang dikendalikan secara berdayung iaitu dengan menggunakan dua batang pendayung sampailah sekarang. Walau bagaimanapun, pada masa ini ada pengusaha mengguna enjin sangkut atau enjin dalam dengan kekuatan enjin 3 1/2 dan 5 kuasa kuda.

Menurut Encik Abeng bin Dol, iaitu Pengerusi Persatuan Perahu Tambang Sarawak, perahu tambang pada awal-awal perkhidmatannya, belum menggunakan "sistem giliran"¹ seperti yang ada sekarang. Ia telah dijalankan berdasarkan prinsip "Siapa cepat, dia dapat". Ini telah menimbulkan perselisihan faham di kalangan penambang.

2.3 Kawasan Menambang

Kegiatan menambang diadakan untuk memenuhi keperluan penduduk-penduduk yang tinggal di sepanjang Sungai Sarawak berulang-alik menyeberangi sungai. Oleh itu, di sepanjang tebing Sungai Sarawak di Bandaraya Kuching telah disediakan pengkalan-pengkalan bagi orang menunggu untuk mengguna perkhidmatan perahu tambang.

Bilangan pengkalan-pengkalan yang terlibat untuk mengambil penumpang-penumpang adalah kira-kira dua puluh. Ini termasuk pengkalan-pengkalan yang terletak berhampiran dengan pusat bandar dan juga yang jauh dari pusat bandar seperti Pengkalan Batu Kawa dan Pengkalan Tanah Putih.

¹"Sistem Giliran" ini akan dibicarakan dalam Bab IV nanti.

Pengkalan-pengkalan dibina di kedua-dua belah Sungai Sarawak. Di antara pengkalan-pengkalan di bahagian pusat bandar Kuching ialah Pengkalan Dock, Pengkalan Batu, Pengkalan Cekor, Pengkalan Encik Omar dan Pengkalan Tukang Besi. Sementara pengkalan-pengkalan yang terletak di seberang sungai pula termasuk Pengkalan Sapi, Pengkalan Boyan, Pengkalan Sungai Bedil, Pengkalan Kampung Sinjan dan Pengkalan Panglima Seman Lama. Biasanya nama pengkalan-pengkalan di seberang sungai berdasarkan nama kampung di mana ia terletak.

Penambang-penambang hanya beroperasi di sesebuah pengkalan tertentu sahaja. Di hadapan pengkalan-pengkalan inilah mereka sedia menunggu penumpang yang mahukan khidmat mereka. Mereka hanya dan boleh mengambil penumpang dari pengkalan berkenaan sahaja dan bukannya dari pengkalan-pengkalan lain.

2.4 Kedudukan Pekerjaan Menambang Kini

Dewasa ini kegiatan menambang masih lagi aktif dilakukan di Bandar Kuching. Perahu tambang masih lagi menjadi sumber rezeki utama bagi sebahagian para penambang. Ini disebabkan masih ada permintaan dari orang ramai yang memerlukan perkhidmatan perahu tambang. Pekerjaan menambang ini dijadikan pekerjaan tetap ataupun dibuat secara sambilan sahaja.

Bagi membolehkan seseorang itu membawa perahu tambang, suatu lesen adalah diperlukan. Lesen untuk perahu tambang ini dikeluarkan oleh pihak Jabatan Laut Sarawak. Sebelum itu, seseorang yang ingin menjadi penambang perlu mengemukakan permohonan kepada

Pegawai Daerah Kuching setelah mendapat persetujuan daripada Penghulu dan Persatuan Perahu Tambang. Sebuah perahu tambang dikenakan bayaran sebanyak \$30.00 bagi pendaftaran dan \$2.50 bagi bayaran tahunan. Sejumlah 484 buah lesen telah dikeluarkan atau diperbaharui setiap tahun dalam tahun 1980 hingga tahun 1985.

Sebuah perahu tambang diperiksa terlebih dahulu sebelum ianya didaftarkan. Bilangan penumpang untuk sesebuah perahu dihadkan di antara 5 hingga 10 orang mengikut keadaan saiz perahu itu. Bilangan penumpang untuk sesebuah perahu itu dicatatkan di dalam lesen. Jika penambang hendak menggunakan enjin beberapa peraturan dikenakan. Perahu tambang hendaklah dilengkapi dengan pelampung penyelamat nyawa dan alat pemadam api dan lampu keselamatan di atas bumbung perahu tambang semasa berjalan pada waktu malam.

Walau bagaimanapun, pada waktu ini kedudukan perahu tambang sebagai alat pengangkutan kian tercabar. Kedudukannya pada hari ini tidaklah sekukuh seperti masa lampau. Dengan terbinanya sebuah jambatan yang menghubungkan pusat bandar dengan Petra Jaya, ramai penduduk yang tinggal di seberang Sungai Sarawak menaiki kenderaan sendiri untuk pergi bekerja. Kedudukan perahu tambang bertambah tergugat dengan adanya perkhidmatan bas ke seberang sungai. Namun demikian, perahu tambang masih mampu bertahan dan terus mengadakan perkhidmatannya kepada orang ramai kerana tambangnya murah dan juga kerana faktor masa. Jambatan yang dibina adalah jauh dan oleh itu perjalanan darat memakan masa yang lama. Dengan itu, perkhidmatan perahu tambang masih diperlukan.

2.5 Penambang Di Bandar Kuching

Penambang ialah seseorang yang memberi khidmat perhubungan kepada orang lain yang mahu menyeberangi sesuatu tempat yang dipisahkan oleh air atau tempat itu lebih senang sampai jika menggunakan perjalanan melalui air. Seramai kira-kira 480 orang penambang yang beroperasi di pengkalan-pengkalan di sepanjang Sungai Sarawak di Bandaraya Kuching. Mereka terbahagi kepada dua golongan. Golongan pertama terdiri daripada orang Kuching sendiri dan menetap di kampung-kampung di seberang Sungai Sarawak. Bilangan mereka ialah lebih kurang 180 orang iaitu 37.5% daripada jumlah penambang. Menambang merupakan pekerjaan utama golongan ini dan dilakukan sepenuh masa. Pengusaha perahu tambang "tempatan" ini mengadakan perkhidmatan perahu tambang di pengkalan kampung mereka sendiri. Contohnya, jika seseorang penambang itu tinggal di Kampung Sinjan, beliau akan menambang di Pengkalan Sinjan.

Manakala golongan kedua terdiri daripada "orang luar". Mereka tidak menetap di Kuching tetapi datang dari kampung-kampung di Daerah Samarahan dalam Bahagian Kelapan, Sarawak. Mereka datang ke Bandar Kuching hanya semata-mata untuk menambang. Walaupun jarak di antara kampung-kampung kediaman masing-masing dengan Kuching agak jauh,² namun mereka tetap menjadikan Bandar Kuching sebagai tempat dan kawasan pekerjaan. Penambang "luar" ini lebih ramai bilangan mereka daripada penambang "tempatan" tadi. Kini terdapat

²Mereka mengambil masa kira-kira 12 jam untuk sampai ke Kuching jika mereka mendayung. Jika menggunakan enjin, mereka mengambil masa kira-kira 8 jam.

kira-kira 300 orang penambang dari Daerah Samarahan ini dan pekerjaan menambang dilakukan secara sambilan sahaja. Mereka ini menambang untuk mendapat pendapatan sampingan. Mereka mengguna perahu tambang mereka sendiri untuk pergi ke Kuching. Para penambang dari Samarahan ini hanya beroperasi di dua buah pengkalan sahaja iaitu Pengkalan Batu dan Pengkalan Encik Omar. Di mana mereka akan menambang ditentukan semasa mereka mendaftar untuk mendapat lesen.

Kebanyakan penambang di Bandar Kuching yang ada sekarang terdiri daripada mereka yang berusia 35 tahun ke atas. Mereka yang sudah berusia lebih daripada 60 tahun masih setia dengan perahu tambang dari dulu hingga kini. Mereka tetap meneruskan kerja menambang selagi mampu mendayung. Bagi sebahagian penambang, pekerjaan ini merupakan kerja turun-temurun. Si anak akan mengambil alih kerja menambang daripada si ayah jika si ayah tidak larat lagi mendayung.

Pengusaha-pengusaha perahu tambang ini mempunyai pertubuhan di kampung masing-masing seperti Persatuan Pendayung Tambang Surabaya Hilir tetapi yang berdaftar dengan kerajaan hanya sebuah sahaja. Persatuan ini dikenali sebagai Persatuan Pendayung Tambang Sarawak dan ditubuhkan pada tahun 1970. Persatuan ini ditubuhkan untuk menjaga kebajikan para penambang yang menjadi ahli. Sekarang terdapat kira-kira 420 orang penambang yang telah menjadi ahli persatuan.

Buat masa ini, tidak terdapat apa-apa skim subsidi yang dikeluarkan oleh kerajaan. Ini adalah kerana pengusaha perahu tambang sendiri tidak ada membuat rayuan kepada kerajaan. Mereka berusaha sendiri apabila membina atau membeli sebuah perahu atau

sebuah enjin untuk perahu tambang mereka.

Kesemua penambang yang beroperasi di pengkalan-pengkalan di Sungai Sarawak di Bandaraya Kuching berketurunan Melayu dan beragama Islam. Perkhidmatan perahu tambang ini dimiliki oleh masyarakat Melayu kerana kebanyakan orang Melayu tinggal berhampiran tebing Sungai Sarawak. Kekuatan dan tenaga fizikal yang diperlukan untuk kerja mendayung menyebabkan pekerjaan ini dimonopoli oleh kaum lelaki. Ini terbukti apabila tiada seorang wanita pun yang menjadi penambang. Hakikat ini mempunyai persamaan dengan pekerjaan mengayuh beca dan nelayan di mana kaum wanita tidak melibatkan diri mereka dalam bidang pekerjaan ini.

Kesimpulannya, perahu tambang sudah mula digunakan di Bandar Kuching sejak awal kurun ke 20 iaitu semasa era pemerintahan Rajah Brooke lagi. Perkhidmatan perahu tambang diperlukan pada waktu itu kerana tiada terdapat pengangkutan awam lain yang boleh membawa orang ramai menyeberangi sungai. Ia menjadi begitu popular dan berguna sehinggalah sebuah jambatan iaitu jambatan Datuk Patinggi Hj. Abdul Rahman Yaakub dibina pada tahun 1975. Dengan adanya jambatan ini dan jalanraya yang menghubungkan kawasan seberang sungai dengan pusat bandar, perkhidmatan bas ke seberang sungai diperkenalkan. Kini kedudukan perahu tambang mula tergugat oleh kenderaan lain yang boleh melalui jalan darat untuk pergi ke seberang sungai. Namun begitu, perkhidmatan perahu tambang di Bandaraya Kuching masih lagi banyak dan diperlukan untuk mengangkut penumpang dan barang-barang.

BAB III

LATARBELAKANG PENAMBANG-PENAMBANG

3.0 Pengenalan

Bab ini akan menghurai latarbelakang penambang-penambang yang beroperasi di Bandaraya Kuching. Huraian ini akan dapat menimbulkan satu profil penambang daripada 20 orang penambang yang dipilih secara random sebagai sampel. Aspek-aspek peribadi yang akan diteliti termasuklah asal-usul geografi, umur dan status perkahwinan, taraf pelajaran, jangkamasa lama menjadi penambang, pekerjaan yang dilakukan sebelum membawa perahu tambang, sebab-sebab memilih menjadi penambang, pemilikan harta dan tanah dan simpanan dan hutang piutang.

3.1 Asal-Usul Geografi

Kesemua penambang merupakan penduduk tempatan iaitu anak jati Sarawak. Walaupun pekerjaan menambang ini dilakukan di Bandaraya Kuching, bukan semua mereka tinggal dan berasal dari Kuching. Mereka yang bukan berasal dari Kuching datang dari beberapa buah kampung di Daerah Samarahan di Bahagian Kelapan Sarawak. Bahagian Samarahan merupakan Bahagian yang terbaru di Sarawak. Ia terbahagi kepada 3 daerah iaitu Samarahan, Simunjan dan Serian. Kota Samarahan^{mg} adalah lebih kurang 38 kilometer jauhnya dari Bandaraya Kuching. Kota Samarahan boleh dihubungi dengan jalan darat dari Kuching tetapi jalan air terpaksa digunakan untuk pergi ke kampung-kampung dalam daerah ini, dari Kota Samarahan.

Tempat tinggal para penambang boleh dikategorikan kepada 2 iaitu kampung di dalam bandar Kuching sendiri dan kampung di luar bandar. 8 orang daripada penambang yang dikaji tinggal di dalam bandar, manakala 12 orang lagi tinggal di luar bandar. Responden-responden yang berasal dan menetap di Kuching tinggal di kampung-kampung di tebing Sungai Sarawak di seberang sungai. Kampung-kampung tersebut ialah Kampung Sinjan, Kampung Lintang, Kampung Sungai Bedil, Kampung Sarabaya Hilir, Kampung Panglima Seman Hulu, Kampung Panglima Seman Lama dan Kampung Semarang. Biasanya seseorang penambang akan menambang di pengkalan di kampung beliau sendiri.

Manakala para responden yang berasal dari Daerah Samarahan pula, datang dari Kampung Empila, Kampung Niub, Kampung Lubok Mata, Kampung Tanjung Parang, Kampung Mang, Kampung Melayu dan Kampung Pinang. Semasa di Kuching, mereka tinggal dalam perahu masing-masing. Penambang dari luar bandar ini bekerja di dua buah pengkalan sahaja iaitu di Pengkalan Batu/Sapi dan Pengkalan Encik Omar/Boyan. Mereka yang menambang di Pengkalan Batu/Sapi bekerja selama 7 hari dalam sebulan sementara yang menambang di Pengkalan Encik Omar/Boyan bekerja selama 15 hari dalam sebulan.¹ Mereka balik semula ke kampung masing-masing apabila tempoh masa bekerja tamat.

3.2 Kumpulan Umur dan Status Perkahwinan

Penambang yang paling muda daripada kalangan responden berusia 22 tahun manakala yang paling tua berumur 76 tahun. Daripada 20 orang penambang yang dipilih sebagai responden, didapati 13 orang

¹Sila lihat Bab IV, Bahagian Organisasi Kerja.

masih berada di bawah umur 55 tahun. Sementara 7 orang lagi berumur di antara 56 tahun hingga 76 tahun.

Jadual 3.1: Taburan Penambang Mengikut Peringkat Umur

Kumpulan Umur (Tahun)	Jumlah (Orang)	
	Penambang Kuching	Penambang Samarahan
21 - 30	0	1
31 - 40	2	3
41 - 50	0	6
51 - 60	4	1
> 60	2	1
JUMLAH	8	12

Dari perangkaan dalam Jadual 3.1, kumpulan umur yang teramai sekali adalah kumpulan umur 41 - 50 tahun iaitu seramai 6 orang. Data juga menunjukkan 10 daripada responden dari Daerah Samarahan berusia dalam lingkungan umur 50 tahun ke bawah. Manakala bagi responden dari Kuching pula, 6 daripada 8 orang responden berusia lebih daripada 51 tahun. Ini menunjukkan pekerjaan menambang di kalangan penambang-penambang Kuching kebanyakannya dilakukan oleh mereka yang sudah berusia dan lama menjadi penambang. Kurangnya bilangan penambang muda dari Kuching menunjukkan golongan muda tidak berminat dengan pekerjaan ini memandangkan ianya tidak "glamour" dan juga disebabkan tarikan pekerjaan-pekerjaan lain yang ditawarkan di Bandaraya Kuching.

Bilangan tinggi responden yang berusia di bawah umur pencen iaitu seramai 13 orang, menunjukkan yang pekerjaan menambang memerlukan tenaga fizikal yang kuat. Perlu disebutkan di sini bentuk dan rupa fizikal penambang kelihatan lebih tua daripada umur. Misalnya seorang penambang yang berumur 38 tahun kelihatan lebih tua seperti sudah berumur lebih daripada 40 tahun. Ini juga menunjukkan betapa peritnya pekerjaan ini sehingga menyebabkan mereka dimakan usia.

Sembilan belas penambang yang dikaji sudahpun berkahwin dan mempunyai keluarga. Ini bermakna cuma seorang responden yang masih belum mendirikan rumahtangga dan beliau adalah responden yang termuda berusia 22 tahun. Tidak ada responden yang telah bercerai atau menduda.

3.3 Taraf Pelajaran

Secara amnya tingkat pendidikan di kalangan penambang adalah sangat rendah. Boleh dikatakan mereka hanya menerima pelajaran pada paras atau tahap yang minima sekali; malah ada di antara mereka yang tidak pernah bersekolah langsung. Ini bermakna kadar buta huruf adalah tinggi di kalangan mereka.

Daripada keseluruhan responden, 10 orang atau 50% melaporkan bahawa mereka pernah menjejak kaki ke sekolah, manakala 10 orang lagi mengatakan mereka tidak pernah bersekolah.

Jika ditinjau dari segi peringkat persekolahan pula, didapati hanya seorang responden sahaja yang belajar sehingga ke peringkat menengah rendah. Beliau berhenti dari sekolah setelah

menduduki peperiksaan Sijil Rendah Pelajaran. 4 orang responden yang pernah menduduki bangku sekolah menamatkan pelajaran di peringkat sekolah rendah sahaja iaitu tamat sehingga Darjah Enam² sementara 5 orang lagi tidak menamatkan persekolahan mereka di tahap sekolah rendah.

Jadual 3.2: Latarbelakang Pendidikan Responden
Mengikut Kumpulan Umur

Kumpulan Umur (Tahun)	Tidak Sekolah	Sekolah Rendah	Menengah Rendah
21 - 30	0	-	1
31 - 40	0	5	0
41 - 50	4	2	0
51 - 60	3	2	0
61 - 70	2	0	0
71 - 80	1	0	0
JUMLAH	10	9	1

Jadual 3.2 jelas menunjukkan bahawa latarbelakang akademik golongan penambang yang bekerja di Bandaraya Kuching adalah rendah atau tidak setara malah jauh ketinggalan berbanding dengan golongan yang bekerja dengan pihak kerajaan mahupun swasta.

²Di Sarawak, murid-murid Darjah Enam dikehendaki menduduki satu peperiksaan yang dikenali sebagai "Common Entrance Examination" untuk pemilihan ke Tingkatan Satu. Murid-murid yang gagal tidak dibenar meneruskan persekolahan mereka. Peperiksaan ini dihapuskan pada tahun 1974 dan digantikan dengan Peperiksaan Penilaian Darjah Lima.

Menurut keterangan yang diberikan oleh responden yang tidak pernah menerima apa-apa pelajaran formal, mereka tidak bersekolah kerana ibubapa mereka tidak menghantar mereka ke sekolah. Ibubapa mereka tidak tahu akan kepentingan pelajaran untuk masa depan anak-anak mereka kerana mereka sendiri tidak bersekolah. Bagi responden yang hanya mendapat pendidikan pada tahap sekolah rendah, mereka memberi faktor ekonomi dan keciciran sebagai sebab utama. Oleh kerana mereka datang dari keluarga yang miskin, maka ibubapa mereka tidak mampu membiayai persekolahan mereka.

Sememangnya terdapat perhubungan rapat di antara kemiskinan dengan pencapaian akademik. Kajian-kajian yang dibuat oleh Floud, Malsey dan Martin (1956)³ dan Douglas (1964; 1986)⁴ menunjukkan bagaimana kelas sosial ibubapa mempengaruhi pelajaran anak-anak mereka.

Floud et. al. (1956) mendapati faktor-faktor seperti pendapatan dan kualiti keadaan rumah dan persekitaran mempengaruhi pencapaian akademik kanak-kanak. Manakala kajian Douglas (1964), mendapati kemudahan tempat tinggal yang tidak memuaskan dan kemiskinan boleh mempengaruhi pelajaran seseorang kanak-kanak.

Kemiskinan boleh mempengaruhi nilai, sikap dan aspirasi mereka yang datang dari keadaan serba miskin. Datang dari keadaan famili yang berpendapatan rendah, kemudahan tempat tinggal yang tidak

³J. Floud; A.H. Halsey and F.M. Martin, Social Class and Educational Opportunity, London, Heinemann, 1956.

⁴J.W.B. Douglas, The Home and the School, London, MacGibbon and Kee, 1954.

memuaskan dan saiz famili yang besar menyebabkan mereka merasa tidak berdaya dan tidak mempunyai harapan untuk masa depan.

Satu perkara menarik yang ditunjukkan oleh Jadual 3.2 mengenai pendidikan golongan penambang ini ialah semacam ada korelasi di antara taraf pendidikan yang diterima dengan umur. Adalah didapati bahawa semakin meningkat usia seseorang penambang semakin kurang pendidikan yang diterima di kalangan mereka. Mereka di peringkat umur yang lebih muda mempunyai latarbelakang pelajaran yang baik dibandingkan dengan mereka yang agak berusia. Misalnya responden yang berada di peringkat umur 21 hingga 55 tahun pernah bersekolah. Manakala semua dari lingkungan umur 56 hingga 80 tahun tidak pernah memasuki alam persekolahan dan menerima pendidikan formal.

3.4 Jangkamasa Menjadi Penambang

Jangkamasa atau tempoh masa bekerja menjadi penambang antara responden adalah berbeza antara satu sama lain. Tempoh masa yang dilalui itu ialah dari sebulan hinggalah 50 tahun yang paling lama sekali.

Jadual 3.3 menunjukkan bahawa sebahagian besar responden telah menjadi penambang lebih daripada 10 tahun. Di kalangan responden, didapati tempoh masa yang paling lama sekali menambang ialah selama 50 tahun. Beliau juga merupakan responden yang tertua sekali iaitu sudah berusia 76 tahun.

Jadual 3.3: Jangkamasa Lama Menjadi Penambang
Mengikut Kumpulan Umur

Kumpulan Umur (Tahun)	0.1-4	5-10	11-15	16-20	21-25	26-30	>31
21 - 30	1						
31 - 40	1	3	1				
41 - 50	1			2	1	1	1
51 - 60	1	1		1		2	
61 - 70						1	1
71 - 80							1
JUMLAH	4	4	1	3	1	4	3

Manakala hanya seorang sahaja responden yang menjadi penambang dalam tempoh masa kurang dari 1 tahun. Beliau baru cuba menjinak-jinakkan diri dengan pekerjaan ini selama sebulan iaitu tempoh masa yang paling singkat di kalangan responden. Responden ini adalah dalam kumpulan umur pencen iaitu 51 - 60 tahun. Beliau baru lepas bersara dan memandangkan beliau tidak ada menerima sebarang pencen, beliau mengambil keputusan untuk menambang.

3.3.1 Pekerjaan Sebelum Menjadi Penambang

Perlu ditegaskan sekali lagi bahawa pekerjaan menambang ini dilakukan secara sepenuh masa oleh penambang dari Kuching dan secara sambilan oleh penambang dari Samarahan. Pekerjaan utama penambang Samarahan ialah mengusaha kebun dan melakukan kerja-kerja pertanian. Mereka menambang untuk mendapat pendapatan tambahan. Oleh itu, di sini pekerjaan responden yang dilakukan sebelum

menambang bermaksud pekerjaan utama penambang Kuching dan pekerjaan sampingan penambang Samarahan sebelum mereka memilih pekerjaan ini.

Data yang diperolehi menunjukkan 16 daripada 20 responden telah pernah melakukan pekerjaan lain sebelum menjadi penambang. Pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan pula berbagai jenis. Daripada 16 orang yang pernah bekerja ini, 8 orang adalah responden dari Kuching. Ini bermakna kesemua 8 orang responden dari Kuching pernah mempunyai pekerjaan lain sebelum menambang. Pekerjaan-pekerjaan yang pernah mereka lakukan ialah nelayan, tukang kebun, pemandu lori, pekerja kapal, pekerja kilang, pekerja di Jabatan Tanah dan Ukur, "health inspector" dan askar.

Jadual 3.4: Penambang Yang Sudah Bekerja Sebelumnya Mengikut Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Penambang Kuching	Penambang Samarahan
Buruh	0	6
Menoreh Getah	0	2
Lain-lain Pekerjaan	8	0
Tidak Pernah Ada Pekerjaan	0	4
JUMLAH	8	12

Jadual 3.4 menunjukkan buruh ialah pekerjaan yang paling banyak dilakukan oleh responden dari Samarahan. Seramai 6 orang responden pernah menjadi buruh atau kuli di mana 4 orang di antara mereka ini pernah bekerja di kem-kem balak yang terletak jauh dari kawasan tempat tinggal mereka. Menoreh getah dilakukan oleh 2 orang

responden. Mereka bukan menoreh pokok getah sendiri tetapi menoreh untuk orang lain. Manakala 4 orang responden yang tidak mempunyai sebarang pekerjaan sampingan lain sebelum menjadi penambang secara sambilan hanya mengerjakan kebun kepunyaan mereka sendiri. Mereka menanam koko, nanas, limau dan tebu.

Jika dibandingkan pekerjaan yang pernah dilakukan oleh kedua-dua golongan penambang ini, didapati tiada seorang pun penambang Samarahan yang pernah bekerja dengan kerajaan. Jenis pekerjaan yang boleh mereka lakukan juga terhad. Ini kerana peluang pekerjaan di kawasan luar bandar adalah terhad berbanding dengan bandar.

Pekerjaan penambang sebelum menceburkan diri dalam kegiatan menambang mencerminkan latarbelakang pendidikan mereka. Hampir semua pekerjaan yang pernah dilakukan tidak menekan dan memerlukan taraf pelajaran yang tinggi malah tidak perlu mempunyai apa-apa pendidikan formal untuk melakukannya. Faktor pendidikan inilah yang menyebabkan penambang sukar untuk mendapat pekerjaan yang lebih menjamin masa depan. Pekerjaan yang pernah dilakukan menawarkan gaji yang rendah. Pekerjaan-pekerjaan berkaitan dengan pertanian pula kurang atau lambat mendatangkan hasil. Inilah di antara faktor-faktor yang menyebabkan mereka memilih menambang untuk menyara hidup.

3.3.2 Sebab Memilih Menjadi Penambang

Pengusaha perahu tambang menambang semata-mata untuk mencari nafkah dan menampung pendapatan dan bukan bertujuan untuk mencari kekayaan. Apabila dikemukakan soalan kenapa mereka memilih untuk menjadi penambang, mereka memberi faktor-faktor pelajaran, pendapatan dan kebebasan bekerja sebagai sebab utama.

Daripada 12 orang penambang Samarahan yang dikaji, 8 orang mengaitkan taraf pelajaran mereka yang rendah dengan kesukaran untuk mendapat pekerjaan lain terutamanya untuk berkhidmat dengan kerajaan. Mereka mengatakan yang mereka tidak mempunyai kelayakan akademik yang mencukupi, malah ada yang tiada pelajaran langsung bagi membolehkan mereka menceburkan diri dalam bidang pekerjaan lain. Jawapan yang sering diberi ialah;

"Kita tok sik ada pemandei, sik sekolah tinggi, jadi susah nak encarik kerja lain."

("Kita ni tiada berpelajaran tinggi jadi adalah susah hendak mencari pekerjaan lain.")

2 orang responden pula mengatakan mereka mahu menjadi penambang kerana kerja menambang hanya perlu dilakukan selama seminggu dalam sebulan dan ini membolehkan mereka menghabiskan lebih banyak masa untuk mengerjakan kebun. Ini kerana berkebun adalah pekerjaan utama mereka dan menambang dilakukan untuk menambah pendapatan. 2 orang responden lagi memilih kerja ini kerana tidak suka kerja makan gaji kerana menurut mereka adalah susah bekerja di bawah orang lain. Kedua-dua mereka ini pernah bekerja di bawah "tauke" di kem balak.

Berdasarkan jawapan-jawapan daripada responden Samarahan, didapati mereka memilih menjadi penambang kerana peluang pekerjaan di kampung adalah terhad. Oleh kerana pekerjaan utama mereka adalah berkebun, menambang merupakan pilihan yang baik sebagai kerja sampingan kerana mereka hanya perlu menambang selama 7 atau 15 hari dalam sebulan.

Bagi responden dari Kuching yang pernah mempunyai pekerjaan lain sebelum menjadi penambang, kita harus bertanya kenapa mereka berhenti dan pekerjaan-pekerjaan dulu. 1 perkara yang kerap diberi oleh mereka ialah tentang hasilnya. Selain daripada faktor pendapatan, kebebasan bekerja sendiri juga mendorong mereka untuk menukar pekerjaan. Mereka berpendapat yang mereka boleh mendapat hasil sebaik saja penumpang selamat sampai di pengkalan. Rezeki pasti ada setiap kali mereka bekerja tidak seperti bekerja makan gaji di mana mereka sering kesempitan wang. 3 orang responden melahirkan rasa tidak puas hati dengan gaji kerja lama mereka, yang menurut mereka adalah lebih rendah daripada pendapatan yang mereka perolehi sekarang. Seorang responden yang pernah bekerja dengan Jabatan Tanah dan Ukur mengatakan pendapatan hasil dari menambang adalah lebih lumayan berbanding kerja lama beliau. Tambahan pula, menurut beliau lagi, wang sentiasa ada dan boleh didapati dengan mudah dan cepat. Seorang lagi responden yang baru bersara memilih kerja menambang kerana tidak menerima apa-apa pencen dan menganggap kerja ini senang dilakukan.

Terdapat 3 orang responden yang memilih menjadi penambang kerana suka bekerja sendiri tanpa mana-mana pengawasan dari pihak majikan. Mereka ini mementingkan kebebasan bekerja. Mereka tidak mahu dikongkong dan terikat dengan disiplin kerja oleh mana-mana pihak dalam pekerjaan mereka. Dengan bekerja sebagai penamba , mereka bebas untuk mengambil keputusan sendiri, misalnya menentukan masa-masa rehat mereka. Oleh sebab itulah kerja ini merupakan sebagai alternatif yang dipilih oleh mereka.

3.4 Pemilikan Harta dan Tanah

Maklumat yang dikumpul menunjukkan kesemua responden yang dikaji mempunyai rumah sendiri kecuali seorang. Responden ini belum lagi mempunyai rumah sendiri kerana masih lagi duduk dengan ibubapa beliau.

Pengkaji juga mendapati bilangan yang memiliki perahu tambang sendiri ialah 20. Ini bermakna tiada yang menyewa perahu untuk menambang. Apabila ditanya bagaimana mereka mendapatkan perahu tambang tersebut, kesemua 8 orang responden dari Kuching memberitahu pengkaji mereka membelinya. Demikian juga halnya dengan 12 orang responden dari Samarahan. Mereka mengumpul wang hasil dari kebun untuk membeli perahu yang telah siap ataupun membeli kepingan kayu belian untuk dibuat perahu. Harga sekeping kayu belian yang panjang ialah kira-kira \$50.00 manakala yang pendek berharga \$30.00. Di antara yang membeli kepingan kayu ini ada yang membuat perahu itu sendiri dan ada yang mengupah orang lain. Menurut responden, mereka membelanja di antara \$500.00 hingga \$2,000.00 untuk sebuah perahu tambang. Hanya

2 orang mendapat perahu tambang daripada ayah mereka.

Jadual 3.5: Pemilikan Rumah, Perahu Tambang
Tanah dan Kebun

Jenis	Bil. Responden Kuching	Bil. Responden Samarahan
Rumah Sendiri	8	11
Perahu Tambang Sendiri	8	12
Tanah Untuk Tapak Rumah	8	11
Kebun	0	11

Tanah adalah bahan semulajadi yang boleh dipergunakan untuk berbagai aktiviti, terutamanya pertanian. Jika diusahakan ia boleh memberi pendapatan kepada pemiliknya. Daripada data yang dikutip didapati 19 orang responden memiliki tanah untuk tapak rumah. Responden tunggal yang tidak memiliki tanah masih tinggal bersama keluarga beliau. Sementara itu, 11 orang memiliki kebun. Kesemua mereka ini merupakan responden dari Daerah Samarahan. Kebun mereka ditanam dengan nanas, pisang, koko, tebu dan limau. Mengusaha kebun adalah pekerjaan utama mereka. Menambang dilakukan apabila tiba giliran kumpulan masing-masing untuk menambang.⁵ Bidang-bidang tanah yang dimiliki adalah kecil iaitu seluas kurang dari 5 ekar. Tanah ini menjadi semakin kecil dengan adanya sistem pemecahan

⁵Penambang dari luar bandar dibahagikan kepada beberapa kumpulan yang mengandungi 40 - 50 orang penambang bagi sesebuah kumpulan. Kumpulan-kumpulan ini mengikut giliran masing-masing untuk pergi menambang di Kuching. Mereka menambang selama 7 atau 15 hari. Sila lihat Bab IV, Bahagian Organisasi Kerja.

tanah yang membahagi-bahagikan tanah di antara waris-waris yang berhak menerimanya.

3.5 Simpanan dan Hutang Piutang

Maklumat yang diperolehi mengenai simpanan menunjukkan cuma 2 daripada 20 orang responden yang ditemubual ada menyimpan wang. Sebilangan besar responden tidak menyimpan disebabkan pendapatan yang diterima adalah rendah⁶ dan tidak mencukupi untuk disimpan. Di dalam hal ini, golongan penambang mempunyai persamaan dengan golongan-golongan miskin lain di dalam masyarakat kita seperti golongan nelayan. Wan Hashim Wan Teh dalam kajian beliau ke atas komuniti nelayan di Pulau Pangkor⁷ mendapati tidak ramai di antara nelayan-nelayan di situ yang mempunyai simpanan.

Tujuan penambang menyimpan hanyalah untuk keperluan-keperluan tertentu seperti untuk membaiki perahu, untuk perbelanjaan persekolahan anak-anak dan untuk kegunaan waktu kecemasan. Kedua-dua responden yang mempunyai simpanan menyatakan kesedaran tentang betapa pentingnya menyimpan untuk masa depan mendorong mereka untuk menyimpan wang.

Bagi responden yang tidak mempunyai apa-apa simpanan, mereka memberi sebab pendapatan yang rendah sebagai punca utama

⁶Lihat Bab IV, Bahagian Pendapatan.

⁷Wan Hashim Wan Teh, Komuniti Nelayan di Pulau Pangkor: Beberapa Aspek Ekonomi dan Sosial, Dewan Bahasa dan Pustaka, Kuala Lumpur, 1980,

mereka tidak dapat menyimpan. Seperti kata seorang responden ketika ditanya pendapat beliau;

"Macam nei nak nyimpan duit, duit nok
dioleh ya abis pakei makan ngan mayar
utang."

("Macam mana nak menyimpan wang sedangkan
wang yang diperolehi habis digunakan untuk
membeli makanan dan membayar hutang.")

Jadi, tidak hairanlah kenapa begitu ramai responden yang tidak ada simpanan kerana pendapatan mereka hanya sekadar cukup untuk keperluan asas sahaja. Pendapatan yang rendah ini menyebabkan mereka sentiasa kesempitan wang dan terpaksa berhutang.

Terdapat 2 aspek yang boleh ditinjau mengenai hutang. Pertama, tempat berhutang dan kedua, sebab berhutang. Berbanding dengan bilangan responden yang menyimpan iaitu cuma 2 orang, bilangan mereka yang berhutang pula adalah begitu ramai. Seramai 16 daripada 20 orang mengaku berhutang. Daripada jumlah 16 orang itu, 12 daripadanya berhutang untuk membeli enjin perahu tambang. Selain untuk membeli enjin mereka juga berhutang untuk membeli barang-barang keperluan dapur dari kedai runcit. Jelas, mereka berhutang daripada pekedai-pekedai dan tiada yang meminjam dari tempat lain.

Kesimpulan

Bukan semua penambang berasal dari Kuching. Hanya 8 orang responden yang berasal dari Kuching dikaji dan 12 orang responden lagi datang dari kampung-kampung di Daerah Samarahan. Penambang dari

Samarahan ini bekerja secara sambilan sahaja. Pekerjaan utama mereka adalah berkebun.

Dari segi umur, didapati kebanyakan penambang adalah dalam lingkungan umur 30 - 50 tahun. Ternyata keadaan fizikal penambang nampak lebih tua daripada usia sebenar mereka. Walaupun usia tidaklah sebegitu tua lagi tetapi dari segi fizikal terutama dari segi raut wajah kelihatan lebih tua.

Dari aspek kekeluargaan pula, hampir semua sudah berkahwin dan mempunyai keluarga yang besar. Mereka juga mempunyai tanggungan yang ramai.

Taraf pendidikan di kalangan penambang adalah rendah. Ramai yang bersekolah sehingga peringkat sekolah rendah sahaja manakala ada yang tidak pernah bersekolah. Taraf pendidikan mereka yang rendah ini berhubungkait dengan kerja menambang ini. Kerja ini tidak memerlukan pelajaran formal untuk melakukannya. Pendidikan juga menyebabkan mereka sukar mendapat pekerjaan lain yang menawarkan gaji yang lebih tinggi. Ini kerana pelajaran mempunyai hubungan yang rapat dengan pekerjaan dan pendapatan. Semakin tinggi pelajaran, semakin baik pekerjaan dan tinggi pendapatan.

Pendapatan rendah yang diperolehi tidak cukup untuk menyara hidup mereka. Walaupun ramai penambang sudah berpuluh tahun menambang keadaan hidup mereka masih susah. Pendapatan dihabiskan untuk membeli keperluan asas seperti makanan dan pakaian dan oleh kerana itu tiada wang yang lebih untuk disimpan. Oleh yang demikian, ramai

penambang yang tidak mempunyai simpanan. Sebaliknya ramai yang terpaksa berhutang daripada pekedai-pekedai.

BAB IV

PENAMBANG SEBAGAI GOLONGAN PEKERJA

4.0 Pengenalan

Setelah memberi huraian mengenai latarbelakang sosio-ekonomi para pengusaha perahu tambang yang beroperasi di Bandar Kuching dalam Bab III, dalam bab ini huraian akan ditumpukan kepada corak pekerjaan dan budaya kerja mereka. Aspek-aspek yang akan diberi perhatian ialah mengenai organisasi kerja, waktu memulakan kerja, tempoh masa bekerja, tambang yang dikenakan kepada penumpang, pendapatan yang diperolehi dan masalah-masalah yang mereka hadapi semasa menjalankan tugas. Juga akan disentuh pandangan mereka tentang pekerjaan ini dan kehidupan mereka serta harapan mereka.

4.1 Organisasi Kerja Menambang

Organisasi adalah koordinasi di antara pentadbiran dengan pengurusan kerana organisasi adalah "the tool by which management achieves the ends aimed by the administration".¹

Para penambang yang beroperasi di pengkalan-pengkalan di Bandar Kuching mengikuti satu peraturan kerja yang dikenali sebagai "Sistem Giliran" dalam menjalankan kerja mereka. Sistem giliran ini menarik dan ianya tidak tetap malah berbeza-beza mengikut kumpulan penambang dan pengkalan mana mereka beroperasi. Sistem

¹ Selingman, Edwin R.A.(ed.), Encyclopaedia of Social Sciences, Vol. 12, Macmillan Company, New York, 1931.

giliran ini diadakan untuk memastikan yang perkhidmatan perahu tambang dapat berjalan dengan licin dan lancar. Memandangkan bilangan penambang yang begitu ramai iaitu kira-kira 480 orang, sistem giliran ini diadakan; pertama, untuk mengelak penambang dari berselisih faham dan berkelahi sesama sendiri kerana berebut penumpang dan kedua, untuk memberi peluang kepada penambang lain untuk mencari makan.

Pada lazimnya, kesemua penambang tidak kira dari Kuching atau dari Samarahan menunggu giliran masing-masing apabila hendak mengambil penumpang di pengkalan. Ini untuk menentukan agar setiap penambang mendapat peluang untuk membawa penumpang dan seterusnya menerima bayaran. Apabila seseorang penambang telah membawa penumpang-penumpangnya ke seberang sungai, beliau tidak boleh lagi mengambil penumpang yang menunggu di pengkalan seberang tersebut. Beliau mesti pergi ke akhir barisan perahu-perahu tambang lain yang sudah sedia menunggu. Sementara menanti giliran beliau semula, penambang bolehlah berehat dan ini mengambil masa 15 minit hingga 1 jam sebelum tiga gilirannya lagi. Dengan cara ini, penambang tidak perlu bersaing dan berebut-rebut untuk mencari penumpang.

Bagi penambang dari Daerah Samarahan yang menambang secara sambilan sahaja, mereka mempunyai giliran untuk pergi menambang di Bandar Kuching mengikut kumpulan masing-masing. Jumlah mereka yang ramai iaitu lebih kurang 300 orang menyebabkan mereka terpaksa dibahagi ke dalam beberapa kumpulan dan bergilir-gilir untuk menambang.

Penambang-penambang yang berasal dari luar bandar ini bekerja hanya di dua buah pengkalan yang merupakan pengkalan-pengkalan yang paling sibuk. Oleh itu, mereka bolehlah dibahagikan kepada dua kumpulan mengikut pengkalan mana mereka beroperasi. Sebuah kumpulan bekerja mengambil dan menghantar penumpang di antara Pengkalan Batu dan Pengkalan Sapi. Manakala kumpulan yang sebuah lagi menjalankan tugas mereka di antara Pengkalan Encik Omar dan Pengkalan Boyan. Pengkaji mendapati di pengkalan mana seseorang penambang Samarahan ini bekerja ditentukan oleh kampung asal beliau. Mereka yang bekerja di Pengkalan Batu/Pengkalan Sapi berasal dari Kampung Empila dan Kampung Niub. Penambang yang menambang di Pengkalan Encik Omar/Pengkalan Boyan pula berasal dari kampung-kampung lain seperti Kampung Pinang, Kampung Mang, Kampung Melayu, Kampung Bundong, Kampung Tanjung Parang dan lain-lain. Penambang-penambang Samarahan ini bekerja di dua buah pengkalan yang disebutkan tadi kerana bilangan mereka lebih ramai daripada penambang dari Kuching.

Kedua-dua kumpulan ini sekali lagi dibahagikan kepada beberapa buah kumpulan kecil kerana bilangannya terlalu ramai untuk pergi menambang serentak. Kumpulan penambang yang bekerja di Pengkalan Batu/Pengkalan Sapi dibahagikan kepada empat kumpulan iaitu Kumpulan A, B, C dan D. Sebuah kumpulan mngandungi 40 hingga 50 orang penambang dan mempunyai seorang ketua. Penambang-penambang dikehendaki mencabut undi untuk menentukan kumpulan mana yang akan mereka masuki. Pemilihan kumpulan seorang penambang baru pula ditentukan oleh ketua-ketua kumpulan dan biasanya beliau akan

dimasukkan ke dalam kumpulan yang mempunyai bilangan yang paling sedikit.

Keempat-empat kumpulan ini bergilir-gilir untuk pergi menambang di Kuching. Oleh kerana ada empat buah kumpulan, sebuah kumpulan akan menambang selama 7 hari sahaja dalam sebulan. Kumpulan A mendahului giliran, disusuli oleh Kumpulan B, C dan seterusnya D. Begitulah edaran keempat-empat kumpulan berkenaan setiap bulan.

Kumpulan kedua yang menambang di Pengkalan Encik Omar/ Pengkalan Boyan dibahagikan kepada dua kumpulan kecil sahaja kerana bilangan mereka lebih sedikit daripada kumpulan Pengkalan Batu/ Pengkalan Sapi tadi. Setiap kumpulan ini mengandungi 30 - 40 orang penambang. Disebabkan terdapat hanya dua buah kumpulan, jumlah hari bekerja bagi sebuah kumpulan ialah 15 hari dalam sebulan. Mengapa pula ada perbezaan bilangan hari bekerja bagi penambang-penambang dari Samarahan ini? Menurut seorang ketua kumpulan yang ditemubual, perbezaan ini disebabkan oleh bilangan mereka. Bilangan kumpulan penambang Pengkalan Batu/Pengkalan Sapi adalah lebih ramai, maka mereka hanya boleh menambang selama 7 hari dalam sebulan bagi sesebuah kumpulan untuk memberi peluang kepada yang lain.

Pekerjaan utama penambang Samarahan ialah berkebun, jadi hari-hari "rehat" mereka iaitu hari-hari mereka tidak menambang dihabiskan dengan mengusaha kebun dan membuat kerja-kerja lain seperti membaiki rumah. Apabila mereka pergi menambang, kerja-kerja kebun dilakukan oleh isteri dan anak-anak. Begitulah mereka menyusun

kehidupan mereka sebagai penambang sambilan.

Kumpulan penambang dari Kuching pula bekerja setiap hari kerana menambang merupakan pekerjaan utama mereka. Mereka tidak dibahagikan kepada kumpulan-kumpulan kecil seperti penambang-penambang dari Samarahan. Ini disebabkan hanya terdapat 10 - 20 buah perahu tambang yang beroperasi di setiap pengkalan kecuali Pengkalan Batu/Pengkalan Sapi dan Pengkalan Encik Omar/Pengkalan Boyan. Jumlah penambang yang sedikit membolehkan mereka menambang pada masa yang sama. Mereka hanya perlu bergilir semasa hendak mengambil penumpang di pengkalan masing-masing.

4.2 Masa Kerja

Dari perbualan pengkaji dengan responden dapatlah dirumuskan bahawa masa memulakan kerja seseorang penambang bergantung kepada sikap penambang itu sendiri. Ini adalah kerana penambang merupakan pengurus dan pekerja kepada perusahaannya ini. Sebagai pengurus dia mempunyai kuasa mutlak dalam membuat tindakan seperti bebas untuk berhenti kerja bila-bila masa saja ia suka dan menentukan masa kerjanya. Ini meletak segala tanggungjawab pengurusan ke atas bahunya. Namun begitu, pengkaji mendapati bahawa pada kebiasaannya kesemua penambang memulakan kerja pada waktu pagi dan berhenti pada waktu petang. Responden bekerja dalam tempoh masa yang lama untuk mendapatkan pendapatan yang lebih.

Perangkaan menunjukkan semua responden memulakan tugas harian pada sebelah pagi. Seramai 15 dari 20 orang memulakan tugas di antara pukul 6.00 - 6.30 pagi. Para responden mengatakan mereka

mula bekerja sejak awal pagi kerana menghantar murid-murid sekolah dan pekerja-pekerja pejabat dan kilang. Penambang menghentikan perkhidmatan pada pukul 6.00 petang hingga 7.00 malam di pengkalan-pengkalan lain kecuali Pengkalan Batu/Pengkalan Sapi dan Pengkalan Encik Omar/Pengkalan Boyan. Kajian juga menunjukkan sebahagian besar daripada responden bekerja selama 12 jam sehari. Seramai 16 orang menyata demikian. Ini mengambil kira yang mereka berhenti bertugas pada waktu 6.00 atau 6.30 petang. Bagi mereka yang meneruskan perkhidmatan pada sebelah malamnya seperti yang dilakukan oleh penambang di Pengkalan Batu/Pengkalan Sapi dan Pengkalan Encik Omar/Pengkalan Boyan, mereka bekerja selama 16 jam pada hari-hari biasa dan sehingga 18 jam jika ada pesta di pusat bandar atau pada hari-hari perayaan. Di sepanjang masa bekerja para penambang berehat sebentar untuk memasak dan makan tengahari. Namun, kerja ini biasanya dilakukan semasa mereka berehat sementara menunggu giliran mengambil penumpang. Pada hakikatnya masa sebenar penambang bekerja tidak sampai separuh daripada masa tersebut kerana ramai penambang menghabiskan masa mereka menunggu giliran untuk mengambil penumpang. Tiap-tiap 1 "trip" cuma mengambil masa kurang dari 10 minit. Sekiranya seorang penambang membuat 10 "trips" ia sebenarnya bekerja selama 100 minit saja iaitu kurang daripada 2 jam. Jadi pekerjaannya tidaklah begitu teruk. Mungkin inilah faktor yang menyebabkan ramai yang tertarik dengan pekerjaan ini dan masih bertahan untuk berpuluh tahun.

4.3 Tambang dan Pendapatan

Pada tahun 1976, kadar bayaran bagi perahu tambang yang telah ditetapkan oleh kerajaan² adalah seperti berikut:-

- | | |
|-----------------------------------|------------------|
| (i) Orang dewasa | : 10 sen seorang |
| (ii) Penuntut | : 5 sen seorang |
| (iii) Kanak-kanak bawah 18 tahun: | 5 sen seorang |
| (iv) Basikal | : 5 sen sebuah |

Mulai tahun 1983, kerajaan telah meluluskan kenaikan tambang sebanyak 5 sen bagi tiap-tiap kategori. Menurut Encik Abang bin Dol, Pengerusi Persatuan Pendayung Tambang dan beberapa orang responden yang telah lama menambang, kadar tambang bermula dari 1 sen, kemudian naik kepada 2 sen, 5 sen, 10 sen dan sekarang 15 sen. Walaupun tambang ditetapkan sebanyak 15 sen, ramai penumpang yang memberi 20 sen atau lebih kerana tidak mempunyai syiling 5 sen ataupun atas kemurahan hati kerana memahami betapa susahnya kerja ini.

Perahu tambang juga boleh disewa jika ada pihak terutamanya pelancong yang inginkan pengalaman menaiki perahu dan melihat pemandangan di sepanjang tebing Sungai Sarawak. Kadar sewa yang dikenakan ialah di antara \$15.00 hingga \$30.00 sejam. Orang ramai juga menyewa perahu tambang untuk mengangkut barang-barang mereka. Begitu juga individu-individu yang hendak cepat ke seberang sungai dan tidak dapat menunggu penumpang lain. Mereka membayar tambang

²Kadar ini adalah seperti yang diwartakan dalam Warta Kerajaan Sarawak, Volume XXXI, bertarikh 19hb. Mac 1976, No. 7 (Part V, No. 544).

yang lebih berdasarkan keikhlasan hati masing-masing kerana penambang tidak menetapkan kadar bayaran ke atas mereka.

Pada waktu malam, kadar tambang adalah jauh lebih tinggi daripada kadar tambang pada siang hari iaitu di antara \$1.00 hingga \$2.00 seorang. Ini memandangkan hanya 4 hingga 6 buah perahu tambang sahaja yang beroperasi pada waktu malam berbanding dengan 40 hingga 50 buah pada siang hari. Ini hanya diadakan di Pengkalan Batu/ Pengkalan Sapi dan Pengkalan Encik Omar/Pengkalan Boyan.

Oleh kerana tugas seorang penambang adalah mengambil dan menghantar penumpang, maka pendapatan yang diperolehi dalam sehari banyak bergantung kepada berapa ramai penumpang yang dapat diambil dalam sehari. Bilangan penumpang yang dapat diambil pula bergantung kepada bilangan "trip" yang dapat dilakukan. Sedikit atau banyaknya bilangan penumpang yang menaiki sesebuah perahu tambang dipengaruhi oleh dua faktor iaitu cuaca dan hari. Biasanya jikalau hari hujan, bilangan penumpang kurang berbanding dengan cuaca baik. Bilangan penumpang juga berbeza mengikut hari-hari tertentu. Menurut responden hari-hari "bertuah" mereka adalah hari-hari keramaian atau pesta dan hari-hari perayaan seperti Hari Raya. Bilangan penumpang meningkat pada hari-hari tersebut. Bilangan penumpang menurun pada hari-hari Ahad dan pada masa cuti sekolah.

Oleh yang demikian, agak sukar untuk mendapatkan data yang tepat mengenai jumlah pendapatan sebenar pada tiap-tiap hari ekoran dari pendapatan harian yang tidak tetap akibat perbezaan jumlah penumpang yang diambil. Namun begitu, hitung panjang

pendapatan yang diperolehi seperti yang diberikan oleh responden adalah antara \$15.00 hingga \$20.00 sehari.

Jadual 4.1: Pendapatan Harian Penambang
Berdasar 4 Kes

Responden (Sampel)	HP Hari Bekerja	HP Pendapatan Sehari (\$)	Jumlah Paling Tinggi	Jumlah Paling Rendah
1	7	15	20	8
2	30	15	25	15
3	15	16	18	10
4	30	20	30	6
JUMLAH HP SEBULAN	82 20.5	66 16.5	93 23.2	39 9.7

HP - Hitung Panjang

Catatan: 4 responden dalam Jadual 4.1 di atas adalah sebagai sampel

Jadual 4.1 memaparkan bahawa jumlah pendapatan tertinggi yang diterima sehari adalah di antara \$25.00 hingga \$30.00, manakala yang paling rendah di antara \$6.00 hingga \$8.00. Walau bagaimanapun pada kebiasaannya, secara pukol rata penambang di Bandar Kuching memperolehi pendapatan antara \$15.00 hingga \$20.00 sehari.

Pendapatan bersih isirumah seorang penambang juga amat sukar ditaksirkan dengan tepat kerana sebilangan besar daripada mereka mempunyai pendapatan lain dari sumber-sumber lain. Ini berlaku kepada penambang dari Samarahan yang menjadikan menambang sebagai kerja sambilan sahaja di samping mengusahakan kebun.

Pendapatan dari hasil kebun tidak menentu kerana ia bergantung kepada musim dan samada hasil tanaman itu menjadi atau sebaliknya. Kesemua pendapatan yang diperolehi ini adalah tidak tetap dan sentiasa berubah-ubah.

Bagi mereka yang menambang sepenuh masa, responden mengaku mendapat purata \$15.00 sehari, jadi tanpa ada apa-apa "side-income" lain pendapatan bersih mereka ialah antara \$300 - \$400 sebulan.

Menurut responden yang telah lama menambang, pendapatan mereka yang dulunya "boleh tahan" sekarang ini semakin merosot. Mereka mengatakan sebab utama yang mempengaruhi pendapatan ialah persaingan dengan perkhidmatan bas. Penambang merasai kehadiran bas yang "mengambil" penumpang yang sebelum ini menjadi penumpang perahu tambang setelah perkhidmatan bas diperkenalkan.

4.4 Masalah-Masalah Semasa Menjalankan Tugas

Berdasarkan pemerhatian dan maklumat-maklumat yang diberikan oleh responden-responden dapat dirumuskan bahawa secara amnya terdapat beberapa masalah yang dihadapi oleh para penambang. Masalah-masalah itu ialah persaingan dari kenderaan lain, terutamanya bas dan masalah yang berkaitan dengan karenah-karenah penumpang.

Masalah persaingan dengan perkhidmatan bas dan kenderaan sendiri timbul apabila jambatan Datuk Patinggi Hj. Abdul Rahman Yaakub siap dibina pada tahun 1975. Dengan adanya jambatan ini, penduduk yang tinggal di Petra Jaya membeli kenderaan sendiri atau lebih suka menaiki bas. Seperti yang dikatakan oleh seorang

responden;

"Sekarang orang ramai yang baru dua atau tiga bulan bekerja sudah mahu membeli kenderaan sendiri. Kalau begini, habislah pendapatan kami."

Kedadaan ini telah menyebabkan perahu tambang kehilangan ramai penumpang dan justeru itu sumber pendapatan mereka pun turut terjejas. Apabila diminta pandangan responden tentang cadangan membina sebuah lagi jambatan, 17 orang dari 20 responden tidak bersetuju dengan ide tersebut. Mereka kurang bersetuju kerana merasakan ia boleh "mengambil" sumber pendapatan mereka.

Karenah sesetengah penumpang, terutamanya yang tidak membayar tambang, adalah satu lagi masalah utama. Menurut responden-responden, apabila ini berlaku mereka tidak dapat berbuat apa-apa kerana hendak memelihara perhubungan baik di antara penambang dan penumpang. Seorang responden menceritakan pengalaman beliau diugut oleh kumpulan samseng pada waktu malam, manakala seorang responden lagi menceritakan bagaimana seorang penumpangnya yang mabuk mengacau penumpang-penumpang lain. Masalah penumpang berebut-rebut untuk memasuki perahu tambang kerana hendak cepat seringkali berlaku terutama pada waktu pagi. Ini menyebabkan penambang terpaksa membawa muatan lebih dari had yang diberi iaitu melebihi 8 orang.³ Kedadaan ini bukan saja membahayakan keselamatan tetapi kadangkala menimbulkan rasa tidak senang hati di kalangan penambang lain.

³Sebuah perahu tambang hanya dibenarkan membawa 6 hingga 8 orang mengikut saiz perahu tersebut. Bilangan penumpang yang dibenarkan dicatat dalam lesen.

Penambang lain mungkin merasakan yang penambang berkenaan sengaja membawa penumpang lebih ramai untuk mendapat lebih pendapatan.

4.5 Pandangan dan Harapan

Pengkaji telah mengemukakan beberapa soalan untuk mengetahui pendapat dan harapan para penambang. Apabila ditanya mengenai keadaan hidup mereka sebagai penambang separuh daripada responden mengatakan hidup mereka susah manakala yang lain mengatakan mereka hidup dalam keadaan sederhana dan 3 orang mengatakan hidup mereka senang. Pengkaji mendapati responden-responden dari Kuching mengatakan hidup mereka sederhana dan senang. Ini disebabkan mereka menambang sepenuh masa. Kesemua penambang merasa nasib mereka tidak dibela dari pihak atasan. Mereka mengadu yang mereka tidak diberi apa-apa bantuan seperti subsidi setakat ini.

Mengenai pekerjaan menambang, rata-rata daripada mereka melahirkan rasa tidak puas hati dengan tambang yang telah ditetapkan oleh kerajaan. Bagi mereka, tambang yang ada sekarang iaitu 15 sen adalah terlalu rendah apatah lagi sekarang dengan adanya perkhidmatan bas, pendapatan mereka terjejas. Apabila ditanya pendapat mereka tentang pembinaan sebuah lagi jambatan untuk menghubungkan pusat bandar dengan kawasan di seberang sungai, sebilangan besar kurang bersetuju. Alasan mereka ialah pendapatan mereka akan berkurangan dan mereka mungkin akan kehilangan pekerjaan yang menjadi sumber utama pendapatan mereka.

Di antara perkara-perkara yang kurang memuaskan hati mereka tentang pekerjaan ini termasuklah tambangnya yang murah, keadaan pengkalan yang tidak memuaskan dan karenah-karenah penumpang. Bilangan yang mahu anak-anak mereka meneruskan kerja menambang ini dan sebaliknya adalah lebih kurang sama. Mereka yang bersetuju mengatakan mereka tidak keberatan menyuruh anak-anak mereka menambang jika mereka tiada dapat mencari pekerjaan lain kerana ia lebih baik daripada menganggur. Manakala golongan yang tidak mahu anak-anak mereka meneruskan kerja ini berkeputusan demikian kerana berpendapat kehidupan penambang adalah susah kerana pendapatannya rendah.

Apabila ditanya samada taraf hidup mereka akan berubah pada masa depan, didapati ada di antara mereka yang kurang optimistik ianya akan berubah. Menurut mereka ini, selagi mereka masih menjadi penambang, peluang untuk menaikkan taraf hidup agak tipis. Bagi mereka yang optimistik, mereka nampaknya menaruh harapan kepada anak-anak dan hasil kebun. Mereka percaya hidup mereka akan berubah apabila anak-anak sudah bekerja dan hasil kebun mereka menjadi. Jadi, harapan dan aspirasi penambang tidaklah begitu tinggi. Mereka cuma berharap agar anak-anak mendapat pekerjaan yang lebih baik dan hasil kebun menjadi agar kehidupan mereka akan lebih baik dan senang.

Kesimpulannya, dari perbincangan di atas dapat diketahui bagaimana para penambang menjalankan kerja. Dari segi tempat kerja didapati penambang bekerja di pengkalan-pengkalan di sepanjang tebing

Sungai Sarawak. Penambang menjalankan kerja berdasarkan sistem giliran yang membolehkan kerja mereka berjalan dengan lancar. Dapat dilihat bahawa semua penambang memulakan kerja mereka pada waktu pagi dan mereka bekerja selama 12 jam iaitu sehingga pukul 6.00 petang atau 7.00 malam. Penambang di Pengkalan Batu/Pengkalan Sapi dan Pengkalan Encik Omar/Pengkalan Boyan bekerja juga pada waktu malam.

Dari aspek tambang, satu kadar yang "standard" telah ditetapkan oleh kerajaan iaitu 15 sen seorang bagi orang dewasa dan 10 sen seorang bagi kanak-kanak sekolah.

Di samping itu, dikemukakan mengenai masalah-masalah yang dihadapi oleh penambang sewaktu menjalankan kerja. Masalah-masalahnya meliputi persaingan dengan kenderaan lain dan karenah penumpang.

BAB V

PENUTUP DAN SARANAN

Penutup

Dari apa yang diperhatikan, dapat disimpulkan bahawa perahu tambang adalah sejenis pengangkutan awam tradisional yang masih luas digunakan dan masih diperlukan oleh orang ramai di Bandar Kuching. Kepentingan perahu tambang tidak dapat dinafikan terutama bagi mereka yang tidak mempunyai apa-apa jenis kenderaan lain.

Perahu tambang tetap menjadi sumber rezeki utama walaupun pendapatan yang diperolehi adalah kecil. Beribu-ribu anggota keluarga masih mengharapkan dan bergantung rezeki kepadanya. Namun demikian, kedudukan perahu tambang sebagai sejenis pengangkutan awam tergugat dengan adanya perkhidmatan bas yang memberi saingan hebat kepada perahu tambang.

Data dari Bab II hingga Bab IV diharapkan dapat merangkumi secara menyeluruh penerangan-penerangan mengenai taraf sosio-ekonomi penambang-penambang di Bandar Kuching. Dilihat dalam konteks ekonomi mereka, komuniti penambang boleh digolongkan ke dalam kriteria "peasant" seperti mana yang diutarakan oleh Raymond Firth (1964: 17). Berdasar kajian lisan, pengkaji mendapati bahawa pendapatan yang diperolehi hasil dari menambang adalah rendah dan di bawah paras kemiskinan. Dengan itu, komuniti penambang termasuk di dalam kategori penduduk miskin jika diukur berdasarkan kemudahan-kemudahan

asas yang amat terhad serta pendapatan rendah yang diterima. Pendapatan yang kecil ini menyebabkan taraf sosio-ekonomi para penambang adalah rendah. Ekoran daripada itu, berbagai masalah sosio-ekonomi telah muncul di kalangan golongan penambang ini. Mereka mengalami masalah dan kesempitan hidup.

Pendapatan yang diperolehi itu digunakan sepenuhnya untuk perbelanjaan perlu sahaja. Komuniti ini menghabiskan hampir seluruh daripada pendapatan mereka untuk membeli makanan, pakaian dan peralatan serta perbelanjaan persekolahan anak-anak dan tanggungan mereka. Kerana itu, tiada lebihan wang yang boleh disimpan menyebabkan sebahagian besar penambang tidak dapat menyimpan wang. Segelintir yang mampu menyimpan berbuat demikian dengan tujuan untuk digunakan pada masa-masa kecemasan seperti kemalangan dan sakit dan bukannya dengan harapan untuk mengubah nasib mereka pada masa depan.

Kemiskinan di kalangan komuniti yang dikaji menonjol gambaran kemiskinan orang-orang Melayu kerana orang-orang Melayu mewakili keseluruhan penambang di Bandar Kuching. Sebagai suatu golongan yang mempunyai corak hidup yang "simple", saiz famili yang besar, latarbelakang pendidikan yang rendah dan pendapatan yang rendah untuk secukup hidup sahaja, sudah pastilah mereka tidak boleh membaiki kehidupan mereka dengan sendiri. Taraf pendidikan yang rendah di kalangan mereka adalah satu faktor utama mereka menambang kerana kerja ini tidak mementingkan pelajaran dan latihan teknikal yang tinggi tetapi hanya memerlukan tenaga fizikal semata-

mata. Maka bagi komuniti seperti ini, pengkaji merasakan campur tangan kerajaan adalah amat diperlukan untuk membaiki taraf hidup mereka.

Saranan

Selama ini masalah-masalah yang dihadapi oleh komuniti yang dikaji dilihat sebagai masalah komuniti itu sendiri dan harus diselesaikan oleh mereka sendiri. Namun dari penemuan-penemuan mengenai pekerjaan, pendapatan, pendidikan, pemilikan harta benda, simpanan serta masalah-masalah yang dihadapi oleh penambang jelas menunjukkan mereka memerlukan bantuan dari kerajaan. Yang jelas, masa depan penambang adalah malap jika langkah-langkah sewajarnya tidak diambil. Sesuatu perancangan harus dilaksanakan dengan tujuan untuk membina hidup lebih sempurna kepada golongan ini. Memang tidak dinafikan yang pihak berkuasa telah melaksanakan begitu banyak sekali rancangan dan projek pembangunan dengan tujuan membasmi kemiskinan masyarakat luar bandar. Namun demikian, taraf hidup golongan miskin termasuk penambang masih tidak berjaya ditingkatkan. Di mana sikapnya tidaklah diketahui. Apa yang pasti, satu projek masa depan untuk golongan penambang perlu dibuat dari sekarang. Projek atau rancangan itu hendaklah dipastikan supaya para penambang mendapat faedah dan manfaat bagi membaiki masa depan. Di samping itu juga, golongan penambang sendiri perlu mencari jalan bagaimana untuk mengubah nasib mereka dan tidak hanya bergantung kepada bantuan kerajaan. Cita-cita dan harapan mereka tidaklah tinggi. Mereka cuma mengharapkan agar keadaan hidup mereka berubah

dan masa depan mereka cerah. Dari kajian didapati bahawa responden bergantung harapan kepada anak-anak dan hasil kebun.

Berikut adalah saranan-saranan bagi memperbaiki nasib penambang agar lebih baik pada masa depan. Saranan ini dituju kepada para penambang dan kerajaan.

Para penambang di Bandar Kuching memerlukan kesatuan yang kukuh. Dengan bersatu di bawah sebuah persatuan mereka boleh menjadi satu "force" yang boleh membuat sebarang tuntutan dan bantahan kepada pihak berkenaan bila diperlukan berbuat demikian. Melalui persatuan banyak masalah yang berbangkit dapat diatasi dengan mudah. Persatuan Pendayung Tambang yang ada sekarang seharusnya dapat membantu kebajikan ahli-ahlinya terutamanya dari segi bantuan kewangan seperti berlaku kematian.

Selain dari golongan penambang sendiri yang harus berusaha, bantuan kerajaan juga dialu-alukan. Dalam hal ini agensi seperti Sarawak Economic and Development Corporation (SEDC) boleh memainkan peranan yang penting. Bantuan seperti subsidi enjin harus diadakan. Ini memandangkan sebilangan besar penambang membelinya secara ansuran dan ini membebankan mereka. Kepada yang mempunyai kebun, terutamanya bagi penambang yang berasal dari Daerah Samarahan, subsidi baja patut diutamakan.

Berlatarbelakangkan sosio-ekonomi yang serba kekurangan seperti pendapatan yang rendah dan pendidikan yang kurang, golongan penambang tidak berpeluang untuk memajukan diri dalam ekonomi, serta memperbaiki kehidupan. Peluang ekonomi tertutup sama sekali kerana

punca-punca pengeluaran dimonopoli oleh segolongan kapitalis tempatan. Oleh yang demikian, campurtangan kerajaan amat diperlukan. Kemahiran teknik perlu diberikan kepada penambang yang masih muda supaya mereka dapat mengubah pekerjaan mereka daripada bekerja sebagai penambang kepada suatu pekerjaan yang lebih menjamin kehidupan mereka pada masa hadapan.

Kerajaan juga harus memberi bantuan kepada anak-anak yang masih bersekolah memandangkan taraf pelajaran yang tinggi boleh mengubah nasib seseorang. Melalui Kementerian Pendidikan, kerajaan bolehlah membantu dengan memberi sedikit keistimewaan kepada anak-anak penambang. Keistimewaan itu seperti memberi biasiswa dan menjadi pilihan utama untuk ditempatkan di sekolah berasrama penuh. Ini bertujuan untuk mengatasi masalah keselesaan belajar dan ketiadaan teks tambahan. Bagaimanapun kemasukan mereka juga tertakluk kepada syarat-syarat asas yang sama yang dikenakan kepada pelajar lain.

Saranan-saranan yang dikemukakan itu hendaklah dipertimbangkan atau setidak-tidaknya menjadi pedoman kepada pihak-pihak yang berkenaan untuk membuat sesuatu perancangan yang berkaitan dengan komuniti penambang. Ini kerana pembangunan sesuatu golongan perlu dirancang dengan teliti dan rapi. Ini adalah sebagai persediaan bagi menghadapi sebarang kemungkinan yang akan berlaku pada masa depan seperti orang ramai tidak lagi mahu menggunakan perahu tambang. Dengan adanya persediaan yang dirancang itu, para penambang boleh dipindahkan kepada kerja lain sebagai sumber pendapatan.

Kedudukan pekerjaan menambang sebagai satu mata pencarian pada masa hadapan nampaknya kurang menggalakkan. Ini berdasarkan sambutan dingin generasi muda terhadap pekerjaan ini. Dalam bandar yang pesat membangun dan serba moden ini tentulah banyak pekerjaan lain yang lebih menarik. Rasanya persaraan penambang yang sudah berusia 55 tahun ke atas ini nanti akan diganti oleh golongan muda selepasnya. Jika ini berlaku, Sarawak akan kehilangan satu warisan budaya bangsa. Ini merugikan kerana perahu tambang adalah salah satu daya tarikan pelancong yang diketengahkan. Sebagai warisan budaya bangsa, ianya haruslah dipelihara dan dikekalkan namun nasib perahu tambang mungkin akan sama seperti nasib beca yang kini tinggal sebagai bahan sejarah.

BIBLIOGRAFI

BUKU

- Ahmad Mahdzan Ayob Kaedah Penyelidikan Sosioekonomi - Suatu Pengenalan, Dewan Bahasa dan Pustaka, Kementerian Pelajaran Malaysia, Kuala Lumpur.
- Babbie, Earl R. The Practice of Social Research, California: Wadsworth Publishing Co., 1975.
- Brewer, John Marks Occupations Today, Boston, Massachusett, Ginn, 1949.
- Firth, Raymond The Peasantry of South East Asia, International Affairs, 1950.
- Halperin, R. and Dow J. (eds.) Peasant Livelihood, New York: St. Martin's Press, 1977.
- Hodger, Harold M. Social Stratification, Scheukman Publishing Co. Inc., Massachusett, 1964.
- Hornby, A.S. The Advanced Learner's Company of Current English, Oxford University Press, England, 1963.
- Husin Ali, Syed The Malays: Their Problems and Future, Heinemann Asia, 1981.
- Jackson, James C. Sarawak: Satu Kajian Ilmu Alam di Sebuah Negeri Yang Sedang Membangun, Dewan Bahasa dan Pustaka, Kementerian Pelajaran Malaysia, Kuala Lumpur, 1976.
- Kaplan, A.O.H. Small Business: Its Place and Problems, McGraw Hill Book Company, Inc., New York, 1948.
- Swift, M. Malay Peasant in Jelebu, Athlone Press, London, 1965.
- Webster Webster Unified Dictionary and Encyclopaedia, H.S. Stuttman Co., New York, 1912.

Wolf, Eric

Peasants, Prentice-Hall Inc.,
Englewood Cliffs, New Jersey, 1966.

LATIHAN ILMIAH DAN DISERTASI

Amran Che Amat

Penarik-Penarik Beca Roda Tiga di Bandar
Pasir Mas: Satu Kajian Tentang Status
Sosioekonomi, Latihan Ilmiah, Jabatan
Antropologi dan Sosiologi, Universiti
Malaya, Kuala Lumpur, 1987.

Mohd. Saidi Maidin

Kemiskinan dan Masalah Komuniti Nelayan
Dari Perspektif Sosioekonomi, Latihan
Ilmiah, Jabatan Antropologi dan Sosiologi,
Universiti Malaya, Kuala Lumpur, 1984.

Othman Muda

Penarik Beca Roda Tiga: Satu Golongan
Miskin di Bandar Kuala Trengganu,
Latihan Ilmiah, Jabatan Antropologi
dan Sosiologi, Universiti Malaya,
Kuala Lumpur, 1977.

Sabri Zainuddin Zainal

Status Sosioekonomi Penarik-Penarik
Beca Roda Tiga di Bandar Alor Star,
Kedah, Latihan Ilmiah, Jabatan
Antropologi dan Sosiologi, Universiti
Malaya, Kuala Lumpur, 1982.

Shabuddin Hj. Yaacub

Masalah Kemiskinan di Dua Komuniti
Nelayan, Jabatan Antropologi dan
Sosiologi, Universiti Malaya, Kuala
Lumpur, 1988.

Wan Abdul Kadir b.
Wan Yusof

Kajian Sosioekonomi Komuniti Nelayan
dan Petani: Satu Kajian Perbandingan
Pekerjaan, Pendapatan, Penggunaan dan
Simpanan di Kampung Kedai Buloh dan
Kampung Dal, Kelantan, MA Disertasi,
Universiti Malaya, Kuala Lumpur, 1974.

LAPORAN KERAJAAN

Malaysia

Banci Penduduk dan Perumahan Malaysia,
1980, Vol. 1.

AKHBAR DAN MAJALAH

Dewan Perintis, Dewan Bahasa dan Pustaka, Mac 1985.

People's Mirror, Ahad, 20 Januari 1991.



Gambar 1: Perahu Tambang



Gambar 2: Penambang Sedang Menunggu Penumpang



Gambar 3: Penambang Sedang Berehat Sementara
Menunggu Giliran Mengambil Penumpang



Gambar 4: Penambang Sedang Membawa Penumpang
Ke Pengkalan Sapi



Gambar 5: Penumpang Sedang Memasuki Perahu Tambang di Pengkalan Batu



Gambar 6: Perahu-Perahu Tambang di Hadapan Pengkalan Batu

1. Umur: _____ tahun
2. Bangsa: _____
3. Agama: _____
4. Taraf Perkahwinan: _____ () Berkahwin
() Bujang
() Bercerai/Duda
5. Taraf Pelajaran: _____ () SPM
() SRP
() Tamat Darjah 6
() Tidak Tamat Sekolah Rendah
() Tidak Bersekolah
6. Berapa orang dalam tanggungan anda?
_____ orang
7. Berapa orang anak ayng bersekolah sekarang?
Sekolah Rendah: _____ orang
Sekolah Menengah: _____ orang
Maktab/Universiti: _____ orang
8. Adakah anda berasal dari Kuching? () Ya
() Tidak
9. Jika "tidak", namakan tempat asal: _____
10. Adakah sekarang sudah menetap di Kuching? () Ya
() Tidak

B. Pekerjaan

11. Adakah anda datang ke Kuching semata-mata untuk bekerja sebagai pendayung tambang?
Ya ()
Tidak ()
12. Adakah kerja mendayung tambang pekerjaan utama atau kerja sambilan anda?

13. Jika pekerjaan sambilan, apakah pekerjaan lain yang anda lakukan?

14. Mengapa memilih menjadi pendayung tambang?

15. Berapa lama sudah menjadi pendayung tambang?

16. Apakah pekerjaan anda sebelum anda menjadi pendayung tambang?

17. Berapa tahun? _____ tahun
18. Berapa hari mendayung tambang dalam sebulan?
_____ hari
19. Berapa jam bekerja dalam sehari?
_____ jam
20. Berapa "trip" dalam sehari?
_____ "trip"
21. Bilangan penumpang dalam sehari: _____ orang
22. Adakah anda mempunyai penumpang tetap? () Ya
() Tidak
23. Pernahkah penumpang menyewa perahu tambang anda?
() Pernah
() Tidak Pernah

24. Tujuan menyewa: _____
25. Selain membawa penumpang, ada tidak mengangkut barang?
- Ya ()
- Tidak ()
- Jenis barang itu: _____
26. Bagaimana perhubungan anda dengan penumpang?
- Baik ()
- Sederhana ()
- Tidak Baik ()
27. Apakah masalah yang diberi oleh penumpang?
- Tidak ada ()
- Tidak membayar tambang ()
- Lain-lain (nyatakan): _____
28. Pernahkah anda bertelagah sesama sendiri kerana berebut penumpang?
- Pernah ()
- Tidak pernah ()
- Cara mengatasinya: _____
29. Adakah anda bekerja di sebuah pengkalan sahaja atau di lain-lain pengkalan?
- Namakan: _____

B. Pendapatan

30. Berapa pendapatan yang anda dapati dari kerja mendayung tambang dalam sehari?
- \$ _____
- Paling tinggi: \$ _____
- Paling rendah: \$ _____

D. Pemilikan

37. Siapakah pemilih perahu tambang yang anda gunakan ini?

38. Bagaimana anda mendapatkan tambang ini?

39. Berapakah belanjanya/harganya?

\$ _____

Dari mana mendapatkan wang untuk tujuan ini?

40. Adakah anda mempunyai:

- | | | |
|-----------------------|-----------|--------------|
| a. Rumah sendiri | Ya () | Tidak () |
| b. Televisyen | Ya () | Tidak () |
| c. Radio | Ya () | Tidak () |
| d. Peti sejuk | Ya () | Tidak () |
| e. Motosikal | Ya () | Tidak () |
| f. Basikal | Ya () | Tidak () |
| g. Kemudahan air paip | Ya () | Tidak () |
| h. Kemudahan elektrik | Ya () | Tidak () |

41. Ada melabur dalam mana-mana saham?

Ya () Tidak ()

42. Apakah yang ingin anda miliki?

43. Adakah mempunyai tanah?

Luas: _____

Kebun?

Luas: _____

44. (Pendayung tambang berenjin)

Bagaimana mendapat enjin?

E. Pandangan dan Harapan

45. Apa pendapat anda tentang keadaan hidup anda sekarang?

46. Adakah anda rasa nasib anda dibela?

Ya () Tidak ()

Jika "Ya", bagaimana?

Jika "tidak", bagaimana?

47. Bagaimana pendapat anda tentang kadar tambang sekarang?

48. Adakah pendapatan anda terjejas dengan adanya perkhidmatan bas?

Ya () Tidak ()

Apa pandangan anda jika sebuah lagi jambatan dibina untuk menghubungkan Kuching dengan Petra Jaya?

49. Mahukah anda jika pekerjaan mendayung tambang ini diteruskan oleh anak-anak anda? Kenapa?

50. Adakah anda berpuas hati dengan sistem bergilir-gilir seperti sekarang? Kenapa?

51. Apakah yang kurang memuaskan hati anda tentang pekerjaan ini?

52. Adakah anda rasa taraf hidup anda akan berubah pada masa hadapan? Kenapa?

53. Apakah harapan anda untuk masa depan?

"TERIMA KASIH KERANA SUDI BEKERJASAMA"

Kampung:

.....

.....

Tarikh:

Pengerusi,
Jawatankuasa Lesen Perahu Tambang,
(Pegawai Daerah),
Kuching.

PERMOHONAN LESEN PERAHU TAMBANG

Nama Pemohon:

Kad Pengenalan No.Tarikh Lahir:.....Umur:.....

Alamat:

Nyatakan perkerjaan ada masa ini:

*Permohonan Lesen Baru/*Permohonan Penukaran Nama Lesen/*Permohonan

menjadi pendayung, perahu Tambang No.:

Dipunyai oleh:

Bertempat pangkalan:

Beri butir-butir dan alasan tentang permohonan lesen baru/permohonan
penukaran nama lesen dan permohonan menjadi pendayung di bawah ini
dengan lengkapnya:-

.....
Tandatangan pemohon

PERINGATAN:

Berkenaan penukaran nama lesen dan menjadi seorang pendayung
perahu Tambang mahulah ada disertakan surat persetujuan dari tuan
mempunyai asal dan dikehendaki juga lesen asal itu dikembarkan bersama
dengan borang permohonan ini untuk tetapan. Surat persetujuan dari
Penghulu dan Persatuan Perahu Tambang hendaklah didapati dan kembarkan
bersama permohonan ini.

* Potongkan perkataan yang tidak perlu.

LESEN MENAMBANG



M.S. (Misc). 12

(Rev. 3/86)

KERAJAAN SARAWAK

NO. LESEN

NO. TAMBANG

NAMA PEMILIK:

NO. K/P :

ALAMAT :

TARIKH LESEN DIKELUARKAN:

JUMLAH PENUMPANG DIBAWA:

GAMBAR
ATAU
CAP IBU JARI

Tarikh Lesen diperbaharui

No. Resit

Nama Pendayung yang disahkan

Bot penambang tetap jadi pilihan ramai

Oleh Rashidah Ibrahim

BOT dan sampan penambang masih beroperasi di Sungai Sarawak walaupun jalan raya dan jambatan besar sudah banyak dibina bagi menghubungkan bandar Kuching dan kawasan penempatan di seberangnya.

Walaupun ada khidmat pengangkutan awam, penduduk Seberang lebih gemar menaiki sampan atau bot untuk ke pusat bandar kerana lebih dekat dan perbelanjaannya jauh lebih murah.

Tambang menggunakan sampan atau bot dari Pengkalan Batu di pusat bandar ke Kampung Seberang hanya 20 sen seorang di waktu siang, berbanding \$100 jika menaiki bas melalui jambatan.

Ini kerana perjalanan ke pusat bandar Kuching melalui jalan raya dan jambatan agak jauh, berbanding menyeberangi sungai melalui pengangkutan air.

Tidak hairan, masih ramai penduduk, terutama yang tinggal di pinggir sungai, menggunakan jalan air untuk berulang-alik ke tempat kerja atau membeli-belah di bandar berkenaan.

Jadi, tidak hairanlah ada yang menyeberangi Sungai Sarawak dengan bot untuk berulang ke tempat kerja di hotel atau di kompleks membeli-belah di bandar Kuching.

Bukan bermakna penduduk di situ mundur, tetapi mereka lebih gemarkan pengangkutan itu untuk menjimatkan masa dan perbelanjaan.

Kerana itu jugalah pengusaha sampan dan bot penambang masih berleluasa di Sungai Sarawak yang luas itu.

Seorang daripadanya, Encik Jawawi Osman, 28, berkata ada antara 40 dan 50 pengusaha bot penambang sepertinya di situ. Alat pengangkutan itu,

katanya, boleh berfungsi sebagai sampan dan juga bot.

Bagi yang ingin melalui pengalaman bersampan di Sungai Sarawak, Encik Jawawi akan mengayuh sampannya menggunakan dua pendayung di bahagian hadapan. Jika penumpang mahu segera, dia akan memasang enjin supaya cepat tiba.

Menurut Encik Jawawi, sampan atau bot yang dibawanya boleh memuatkan antara 10 dan 16 penumpang.

"Bayaran untuk mereka yang menggunakan pengangkutan itu di waktu malam, lebih mahal, iaitu \$2 seorang untuk menyeberangi sungai," katanya.

Ini kerana hanya empat hingga enam bot penumpang dibenar beroperasi di waktu malam, berbanding 40 hingga 50 di siang hari.

Berasal dari Kota Samarahan, di Bahagian Kelapan Sarawak, bapa kepada tiga anak itu berkata, dia bekerja sebagai penambang sejak dua tahun lalu. Waktu kerjanya setiap hari bermula jam 7 pagi hingga 7 petang.

Bagaimanapun, katanya, hanya seminggu dalam sebulan dia melakukan kerja itu. Pada minggu lain dia menjalankan perniagaan buah-buahan.

"Jika bergantung kepada bot penambang ini saja, tidak cukup pendapatan untuk menampung keluarga," katanya.

Menurutnya lagi, bot itu kepunyaannya sendiri yang dibeli dengan harga kira-kira \$2,000.

Katanya, semua pengusaha bot penambang, dikehendaki memohon lesen daripada Jabatan Laut dengan bayaran \$30 di samping bayaran tahunan \$2.50.

Encik Jawawi berkata, pengangkutan itu dibuat daripada kepingan kayu jenis 'belian' yang keras, kukuh dan mahal harganya.

"Sekeping kayu sepanjang badan bot itu harganya sehingga \$50 dan yang pendek sedikit \$30," katanya.

Selain penumpang biasa, Encik Jawawi juga se-



ENCIK JAWAWI OSMAN
...miliki bot sendiri

ring membawa pelancong dari Semenanjung dan negara asing.

Menurutnya, pernah sekali orang Jepun menyewa botnya beberapa jam untuk meninjau beberapa bengkel feri yang ada di sepanjang tebing Sungai Sarawak.

Encik Jawawi, baru-baru ini membawa peserta Titian Emas dari Pengkalan Batu ke jambatan yang merentasi sungai itu dalam program mendayung selama dua jam.

Perjalanan itu melewati kira-kira 20 kampung di kiri dan kanan tebing sungai itu, antaranya Kampung Sungai Bedil, Kampung Lintang, Kampung Sinjan dan Telok Simpu serta melewati sebuah bengkel feri, Brooke Dockyard.

Pengalaman bersampan di Sungai Sarawak pagi itu meletihkan kerana bot yang dinaiki rosak enjinnya. Terpaksalah Encik Jawawi mendayung selama dua jam, pergi balik dari Pengkalan Batu ke jambatan berkenaan.

Sekali sekala kebingangan menyelubungi perasaan apabila terkenangkan cerita mengenai 'Bujang Senang', buayaganas yang pernah bermarajalela dan mengorbankan banyak nyawa di Sungai Sarawak.

Bujang Senang dikatakan boleh berada di mana-mana saja di dasar sungai itu.

Suka Duka Seorang Penambang

MENDAYUNG perahu tambang bukannya mudah. Apatah lagi apabila perahu yang didayung itu penuh dengan muatan selain berhadapan dengan arus sungai yang deras.

Bagi Pak Sidi yang berusia 52 tahun, kerja mendayung perahu tambang yang dimulanya sejak kira-kira 40 tahun lalu banyak memberi beliau makna kesabaran.

Dengan mengamalkan sikap sabar itulah Pak Sidi berupaya meneruskan perkhidmatannya sebagai pendayung perahu tambang ataupun lebih dikenali 'penambang' hingga ke hari ini.

Pak Sidi atau nama sebenarnya Encik Morshidi Haji Sahari adalah antara kira-kira 100 penambang yang menyediakan perkhidmatan perahu tambang di Pangkalan Sapi dan Pangkalan Batu di Kuching.

Beliau yang berasal dari Kampung Niup, Bahagian Samarahan mempunyai 14 orang anak dan 20 cucu.

"Kadang kala ada penumpang yang mahu cepat sampai ke seberang, dan ada pula yang tidak sabar lagi untuk menaiki perahu tambang hingga tidak menghirau muatan perahu saya melebihi jumlah yang dihadkan," katanya Pak Sidi menceritakan pengalamannya.

**oleh othman ibrahim
gambar matzidi dris**

Pak Sidi berkata, selain itu beliau pernah dimarahi oleh beberapa penumpang yang meminta beliau memulangkan baki wang tambangnya dengan segera.

Katanya, ketika itu penumpang berkenaan menghulurkan wang kertas \$10 pada awal pagi sedangkan tambang bagi seorang penumpang hanya 15 sen.

Beliau berkata, inilah yang menimbulkan masalah bagi dirinya untuk memulangkan baki wang itu, sedangkan pendapatannya pada waktu berkenaan belum menjangkau lima ringgit.

Menurutnya, apa yang menyedihkan ada juga penumpang yang sengaja tidak mahu membayar tambangnya, kenonnya dia (penumpang) tidak mempunyai wang siling atau \$1.

"Bagaimanapun tak kurang juga penumpang yang bersikap murah hati dengan membayar jumlah tambang yang lebih seperti 30 sen hingga \$1 bagi satu perjalanan," katanya.

Pak Sidi berkata, setakat ini anggaran pendapatannya setiap hari ialah antara \$10 dan \$15 dengan tambang 15 sen seorang.

Pak Sidi berkata, dengan jumlah pendapatan itu beliau mampu menyara keluarganya dan membiayai persekolahan tiga orang anaknya yang sedang menuntut di sebuah sekolah menengah di Bahagian Samarahan. Seorang daripada anak beliau menuntut di dalam Tingkatan Enam.

Menyingkap kembali pada awal perkhidmatannya sebagai penambang sejak berusia 17 tahun, Pak Sidi berkata, pada waktu itu harga tambang bagi seorang penumpang ialah satu sen.

Katanya, selepas itu harga tambang berkenaan meningkat dari masa ke semasa sehingga 15 sen sekarang.

Menurutnya, pada waktu perkhidmatan tambang itu mula diperkenalkan, perkhidmatan tambang di pangkalan berkenaan belum menggunakan sistem giliran seperti sekarang.

"Siapa yang cepat maka penambang itulah yang berhak membawa penumpang berkenaan, dan kadang-kala timbul juga masalah perselisihan faham di kalangan penambang terbahit," ujarnya.

Katanya, kini segalanya mudah apabila sistem giliran penambang diperkenalkan.

"Melalui sistem giliran itu penambang tidak lagi berebut-rebut untuk mendapatkan penumpang selain ia dapat men-

jamin keselamatan masing-masing," tambahnya.

Menurut Pak Sidi, selain bergantung kepada pendapatan hasil daripada mendayung perahu tambang, beliau juga kini mendapat hasil daripada kegiatan pertanian yang dijalankan di kampungnya di Kampung Niup.

Katanya, kegiatan pertanian itu diusahakan apabila giliran perkhidmatan tambangnya tamat bagi tempoh tujuh hari.

Dan masa tiga minggu selebihnya dipenuhi dengan kerja mengusahakan kebunnya di kampung sebelum kembali semula ke Kuching untuk memulakan perkhidmatan tambangnya selama seminggu.

"Apabila saya kembali ke Kuching untuk menambang, kebun saya akan diuruskan oleh beberapa orang anak kami," katanya.

